DAS SIGNAL

INFORMATIONSDIENST FÜR MODELLEISENBAHNARTIKEL UND MODELLBAU

ZENTRALES WARENKONTOR
MÖBEL UND KULTURWAREN BERLIN

MDN 1.-

Nr. 14/1965 . JAHRGANG 5

Interessantes aus der Welt der Eisenbahn Besinnliches und Heiteres

Sie werden es kaum glauben . . .

daß Österreich das erste Land der Tenderlok ist. Im Jahre 1864 (!) wurde dort die erste Stütztenderlok erbaut.

daß Mikro-Glühbirnen, die einen Durchmesser von 0,8 mm haben, in Westdeutschland hergestellt werden. 12000 dieser Lampen können in einer Streichholzschachtel untergebracht werden. 1000 Stück wiegen nur 7 g. Mit 1–1,5 V sollen sie eine durchschnittliche Lebensdauer von 700 Stunden haben.

daß eine Bundesbahn-E-Lok im Reiseverkehr auf der Strecke München–Augsburg den fahrplanmäßigen Betrieb mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h aufnehmen soll. Noch weitere Strecken sollen für diese Reisegeschwindigkeit freigegeben werden. Es bleibt nur zu hoffen, daß der Zustand der Schienenwege der DB genügend Sicherheit garantiert.

daß man in England vergessen hatte, die Bahnwärter an der stillgelegten Station zwischen Stratford-on-Avon und Fenny Compton abzulösen. Sie warteten wochenlang auf durchfahrende Züge, stellten weiterhin gewissenhaft die Signale und kassierten jede Woche ihren Lohn von 16 Pfund Sterling.

daß auf einer Londoner U-Bahn-Station 2 Männer einem langsam anfahrenden Zug 500 m hinterher rannten. Der Zug war bei leichtem Gefälle von selbst ins Rollen und auf der Strecke wieder zum Stehen gekommen. Die beiden Männer waren der Lokführer und der Begleiter. Um eine Tasse Tee zu trinken, waren sie auf der Station ausgestiegen.

daß die Eisenbahnverwaltung von Portal (Norddakota) nach einem schweren Sturm einige Güterwagen vermißte. Sie waren vom Sturm, der genau die Eisenbahnstrecke langfegte, abgetrieben worden. Nach längerer Zeit fand man die Wagen in der Nähe eines 144 km entfernten Depots. K. We . . .

Aus dem Inhalt:

Jubiläumsmesse Leipzig 1965	R. Kilz
Modellbahnhobby in der ČSSR	Supik/Hakl
Kritisch-Optimistisch	S. Schubert
Ausgewähltes vom Wettbewerb	
Kleine Tips – große Wirkung	
Steuerwagenumbau	H. Weber
Man nehme . . .	B. Pruschinsky
Wir bauen Draisinen	K. Weber
PIKO-BR 23 noch modellgetreuer	G. Brettschneider
Zentrale Arbeitsausstellung	R. Schulze
Unser Gleisplan	M. Wummer
von den Weltmeisterschaften im Freiflug in Finnland:	B. Kilz
So nicht	B. Pruschinsky
Hobbyfachteil	
Modellflug Sport oder Spiel	K. Seeger
Freiflug-Modelle	K. Seeger

Redaktionsschluß: 15. Juli 1965

Fotos: Brettschneider, Freund, Gottwald, Malossek, Pruschinsky, Rösing-Winkler, Seeger, Weber

Titelbild: Zwei verschiedene Triebwagen – zwei verschiedene Eisenbahnlinien! Der „Vindobona" verbindet Berlin mit Wien und der „VT 135" auf der Brücke Sebnitz mit Bad Schandau in der Sächsischen Schweiz. Mit 30 km/h zieht der „Vindobona" an der Straßenbaustelle vorbei.

Rücktitelbild 1. Preis der Gruppe „Farbfotos" aus unserem Wettbewerb 1964/1965.

Lizenzträger: Zentrales Warenkontor Möbel und Kulturwaren 108 Berlin 8, Friedrichstraße 154

Chefredakteur: Rainer Kilz, Niederlassung Kulturwaren Leipzig

Herausgeber: ZWK Möbel und Kulturwaren Berlin

Verlag: Eigenverlag

Lizenzgeber: Presseamt beim Vorsitzenden des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik

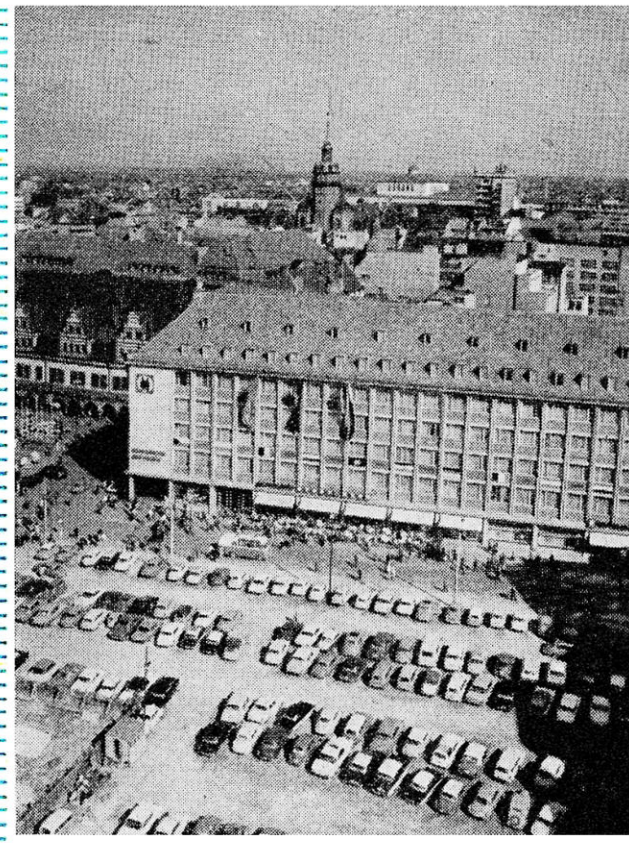
Lizenznummer: 606

Druck: Richard Borrmann KG, Görlitz

Mit der redaktionellen Bearbeitung beauftragt:
GHG Möbel – Kulturwaren – Sportartikel
Niederlassung Kulturwaren
701 Leipzig 1, Berliner Straße 65

Sämtliche Post, die den Informationsdienst betrifft, erbitten wir an die Anschrift der GHG Leipzig zu senden.

LEIPZIGER JUBILÄUMS MESSE 1965



EINE MESSE DER REKORDE, EINE STÄTTE DER BEGEGNUNGEN

Auch die Leipziger Herbstmesse 1965 verspricht, was Besucher- und Ausstellerzahlen, Umsatzvolumen und internationale Beteiligung betrifft, auf dem Gebiet der Konsumgüter eine Leistungsschau ersten Ranges zu werden. Die Anwesenheit weltbekannter Unternehmen sowie zahlreicher führender Persönlichkeiten der Politik, Wirtschaft und Kultur aus Ost und West wird ihr das Gepräge einer beispiellosen Internationalität geben.

Die Leipziger Herbstmesse 1965 wird damit zu einem wichtigen Faktor der Entwicklung und Vertiefung des friedlichen weltoffenen Handels mit allen Ländern und dient unmittelbar dem Warenaustausch und der internationalen Zusammenarbeit. Gleichzeitig wird das hohe wissenschaftlich-technische Niveau des Exportangebotes der DDR-Industrie Zeugnis ablegen von unserer gewachsenen Wirtschaftskraft und die bisherigen Ergebnisse des allseitig wirkenden neuen ökonomischen Systems erkennen lassen. Damit vereint die Leipziger Messe in ihrer 800jährigen Tradition zugleich den Fortschritt und ist Ausdruck der Verständigung und der Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft.

Die Bedeutung der Leipziger Messe für die Entwicklung des friedlichen Handels und der internationalen Zusammenarbeit spiegelt sich auch in den Meinungen führender ausländischer Aussteller der Spielzeugbranche wider. So äußert sich Herr Waclaw Keller, ökonomischer Direktor des polnischen Außenhandelsunternehmens Coopexim:

„Wir waren zu jeder Messe zufrieden, deshalb bemühen wir uns von Jahr zu Jahr um Erweiterung der Ausstellungsfläche. Von allen ausländischen Messen hat Leipzig für uns die größte Bedeutung, wir unterhalten hier die größte Ausstellungsfläche, entsenden die meisten Handelsvertreter und erzielen die größten Umsätze. Leipzig ist für uns der Treffpunkt mit den Kaufleuten aus aller

Welt. Zur letzten Messe konnten wir 40% neue Kunden gewinnen."

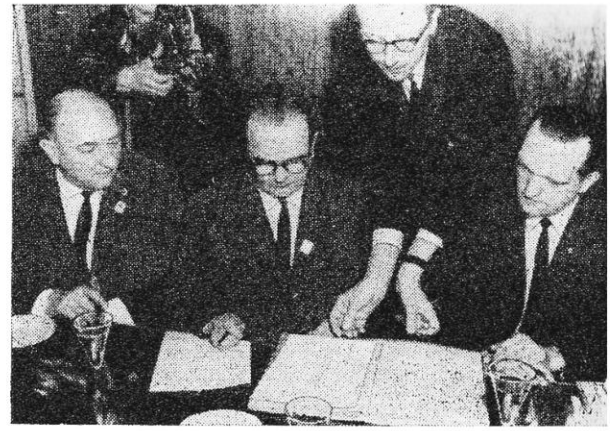
Mr. Lichfield, Export-sales-manager der Firma Lesney producs London, verweist in einem Gespräch mit dem Institut für Spielzeug darauf, daß die Firma schon seit einigen Jahren regelmäßig in Leipzig ausstellt und meint:

„Wir haben immer gute Erfolge erzielt, denn Leipzig ist ein weltbekanntes Forum aller Handel treibenden Nationen. Wir sind uns der steigenden Beliebtheit unserer Modelle besonders in der DDR bewußt und stellen selbstverständlich alle Neuheiten hier aus. Wir sind zuversichtlich, in Zukunft noch mehr an die DDR und die osteuropäischen Länder verkaufen zu können, denn wir wissen, daß unsere Ware dort einen guten Namen hat."

Neuschöpfungen in allen Sortimentsbereichen

Aber auch die Spielwaren, Triebfahrzeuge, Wagen und das Modelleisenbahnsortiment der DDR-Produktion hat einen ausgezeichneten internationalen Ruf. Die Spielzeugbauer unserer Betriebe aller Eigentumsformen haben die Kundenwünsche sorgfältig studiert und sich auf die Jubiläumsmesse besonders gründlich vorbereitet und werden auch jetzt zur Herbstmesse eine ganze Reihe interessanter Neu- und Weiterentwicklungen in allen Sortimentsbereichen vorführen.

Welch hoher Leistungsstand bereits zur Frühjahrsmesse zu verzeichnen war, kommt u. a. in der mit der Goldmedaille honorierten Neuschöpfung der BR 89 des VEB Piko sowie in dem anerkennenden Urteil der sowjetischen Ministerdelegation zum Ausdruck, die sich nach einem Rundgang durch den „Petershof" sehr lobend über die Vielfalt, Gestaltung und den Ideenreichtum unseres Spielzeugangebots aussprach. Das war auch bestimmend für das Zustandekommen des bedeutenden Exportauftrags mit der Sowjetunion über Spielwaren aller Sortimentsgruppen. Aber auch wir als Händler und Verbraucher sehen in den Neu- und Weiterentwicklungen unserer Betriebe unmittelbar eine interessante und willkommene Bereicherung des Marktes und Verbesserung unserer Sortimente.



Im Messehaus „Petershof" wurde am 6. März zwischen Vertretern des sowjetischen Außenhandelsunternehmens DEMUSA GmbH Berlin und der VVB Spielwaren ein Abkommen über die Lieferung von Spielwaren aller Sortimente für das Jahr 1965 in Höhe von 8,5 Millionen Rubel abgeschlossen. Die Unterzeichnung des Vertrages nahm für die sowjetische Seite der Vizepräsident von „RASNO"-Export, Krutikow, für das Außenhandelsunternehmen DEMUSA GmbH Berlin, Generaldirektor Helmut Übelhör, vor. Von links nach rechts: Generaldirektor H. Übelhör, Genosse Krutikow, Generaldirektor G. Schuhmacher (DEMUSA).

Foto: Arno Schwarze

R. Kilz

BERICHTIGUNG

1. Im Artikel „Elektromagnetische Unterflur-Entkupplung" des Herrn Franz Aland, Heft 12/1965, sind uns einige Fehler unterlaufen. In Skizze 2 darf der kleine Ansatz der Säule keinen besonderen Ansatz am Befestigungsblech haben. In Skizze 3 hat die Wandstärke des inneren Spulenkörperteils nicht 2,2 m, sondern 1,1 mm.
2. Im Heft 13/1965 veröffentlichten wir die N-Gleisplanskizze 1,30×0,60 m. Leider sind einige Unklarheiten vorhanden, die unser Autor, Herr Kurt Weber, erst nach Anfertigung des Klischees bemerkte. Richtig ist, daß die von links kommende gerade Strecke **über** die ebenfalls von links kommende, gebogene Strecke führt. Es erübrigen sich demnach die Tunnel an der geraden Strecke. Die Höhenzahlen müssen ebenfalls geändert, das zweite Bogengleis am Ende der Bergstrecke von der Weiche aus nach rechts ausgezogen werden. Nach Beseitigung dieses bedauerlichen Fehlers ist der Gleisplan wieder in Ordnung. In beiden Fällen bitten wir um Entschuldigung.

Die Redaktion

MODELLBAHN-Hobby in der ČSSR

SO BEGANN ES!

Im Jahre 1956 gründeten einige wenige begeisterte Modelleisenbahner in der ČSSR einen Klub „Der Modelleisenbahner", der s. Zt. dem revolutionären Gewerkschaftsbund in Prag angeschlossen wurde.
Bereits zu jener Zeit befaßte sich der Genosse Liska mit dem Bau von Modell-Loks der tschechischen Staatsbahn und erzielte bei internationalen Ausstellungen sehr gute Erfolge. Andere Modelleisenbahner betreiben ihr „Hobby" auf privater Grundlage, ohne sich dem Klub „Der Modelleisenbahner" anzuschließen.

In einer kleinen Ausstellung im Klub des revolutionären Gewerkschaftsbundes in Praha VII wurden diese Modelle erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt. Den Bemühungen des Modellbahnfreundes G. Bureš gelang es, im Jahre 1958 den Klub „der Modelleisenbahner" an den „Verband für Zusammenarbeit mit der Armee" anzuschließen. Von diesem Zeitpunkt an beginnt der eigentliche großartige Aufschwung des organisierten Modelleisenbahnbaues in der ČSSR. Als sich dann Sektionen in den Städten, Kreisen und Bezirken bildeten, wurde auch die Zentralsektion der Modelleisenbahner beim „Verband für Zusammenarbeit mit der Armee" gegründet. Diesem Verband hatten sich schon früher die Modellbauer des Flug- und Schiffsmodellbaues angeschlossen.

Von der Zentralsektion wurden im Jahre 1963 in Roztoky bei Praha Kurse für Instrukteure durchgeführt, die dann für die Verbreitung des Modellbahngedankens in der gesamten CSSR sorgten. Durch die unermüdliche Tätigkeit der Instrukteure und Lektoren, die die besten Modelleisenbahner der CSSR verkörpern, wird ein immer breiterer Interessentenkreis für dieses „Hobby" gewonnen. So entstanden u. a. Modelleisenbahnerklubs in Ostrava, Val. Meziříčí, Děčdečin, Olomouc und Bratislava.
Auch der polytechnischen Erziehung der

Kinder wird seit einigen Jahren in der ČSSR viel Raum gewidmet. Genossen aus Praha gründeten bereits im Jahre 1959 einen Klub junger Modelleisenbahner, der im „Haus der Pioniere und der Jugend" in Praha-Karlin seine Arbeit aufnahm.

Die erste Ausstellung von Modelleisenbahnartikeln mit ausländischer Beteiligung veranstaltete der Klub in Brno. Heute finden laufend in vielen Bezirks- und Kreisstädten Ausstellungen statt. Der Höhepunkt wird der 12. internationale Modellbahnwettbewerb in Praha vom 19. September bis 10. Oktober 1965 sein. Interessenten sollten sich an die Zentralsektion der Modelleisenbahner beim „Verband für Zusammenarbeit mit der Armee" Praha I, Opletalova 29, wenden.

Was steht und fährt auf unseren Anlagen?

Etwa 90% des bei uns erhältlichen Lok- und Wagenparks sowie anderes Modellbahnmaterial liefert uns die Deutsche Demokratische Republik. Wir kennen die sehr guten Erzeugnisse der Betriebe „VEB Piko" Firma Zeuke & Wegwerth, KG., Firma Gerhard Hruska, Firma Gerhard Schicht und viele andere. Ergänzt werden diese Materialien von Erzeugnissen aus Österreich der Firma „Kleinbahn" und „Liliput". Eine unbedeutende Menge erhalten wir aus der Schweiz, Italien und den USA.

So sehr wir uns über jedes Erzeugnis aus der DDR freuen, so bedauerlich ist es, daß es die Handelsorgane unserer beiden Staaten nicht verstehen, auch für den Nachschub des dringend benötigten Ersatz- und Reparaturmaterials zu sorgen. Allzuoft müssen wir Triebfahrzeuge oder elektromechanische Zubehörartikel von unseren Anlagen entfernen, da wir nicht in der Lage sind, defekte Verschleißteile auszuwechseln oder zu reparieren. U. a. handelt es sich um Kleinigkeiten, wie z. B. Stromabnehmer, die von unseren Modelleisenbahnern nicht selbst hergestellt werden können.

Wenig Aufmerksamkeit wird von unseren Handelsorganen auch dem sogenannten Kleinstzubehör wie Miniaturfiguren, Miniaturtieren sowie rollendem und Bahnsteigmaterial wie Flachkarren, Postkarren und Miniaturstraßenfahrzeugen gewidmet. Einzig und allein das Angebot in Modelleisenbahn-Hochbauten, wie Bahnhöfen, Güterschuppen, Stellwerken und Häusern, ist befriedigend.

Modellbahn-Anlagen.

Im „Haus der Pioniere und der Jugend" in Praha-Karlin ist auf einer Fläche von 14 qm zweifellos die größte Modelleisenbahn-Anlage der ČSSR aufgebaut. Auf dieser sind etwa 200 m Gleismaterial mit 90 Weichen, etwa 100 Gebäuden und einige tausend Nadel- und Laubbäume montiert. Die Großanlage wurde von den Pionieren unter der Leitung erfahrener Instrukteure gebaut. Der Aufbau dauerte 1½ Jahre. Alle Aufbauten, außer Gleisen, Weichen, Triebfahrzeugen und Wagen sind von den jungen Pionieren selbst hergestellt worden. Auf der Anlage wird nach einem Fahrplan, berechnet auf 24 Stunden, die 4 Stunden Modellbahnzeit entsprechen, gefahren. Man beginnt mit 0 Uhr und endet mit 24 Uhr. Innerhalb des Fahrplanablaufs treten selbstverständlich einige Verkehrsspitzenleistungen auf. Der Ablauf des Fahrbetriebes ist auf Grund des gut durchdachten Fahrplans reibungslos.

Der Güterverkehr wird über den Güterbahnhof und der Reiseverkehr über den Personenbahnhof geführt. Der Fahrplan erlaubt es, daß gleichzeitig 22 Zugeinheiten die Strecken befahren können.

Die Anlage wird von 11 Schaltpulten, davon 10 für die Bahnhofsanlagen und 1 Schaltpult für die Drehscheibe mit Lokschuppen, Reparaturwerkstatt und Lok-Behandlungsanlagen gesteuert.

Alle Gebäude und Bahnsteige sind beleuchtet und können von verschiedenen Schaltpulten bedient werden.

Das Motiv der Anlage zeigt eine 2gleisige Hauptstrecke vollautomatisiert und eine eingleisige Nebenstrecke, von der eine schmalspurige Nebenstrecke abzweigt. Im Übergangsbahnhof ist es möglich, Regelspurfahrzeuge und Schmalspurrollwagen umzusetzen.

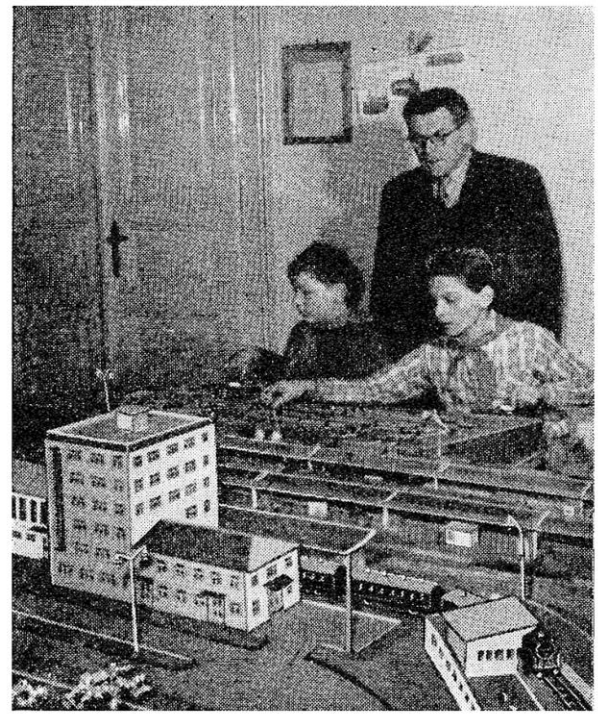
Neben dieser ausgezeichneten Anlage hat auch der Klub „Der Modelleisenbahner" in Plzeň eine sehr schöne, auf Relaisschaltung eingerichtete Anlage entwickelt und gebaut.

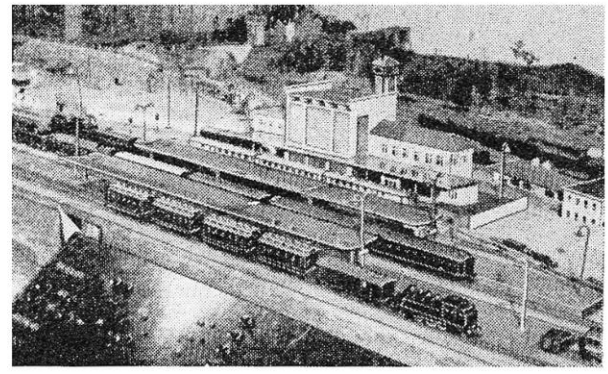
Die Prager Organisation am Žizkov nennt 2 Anlagen ihr eigen. Die eine ist nach modellbahntechnischen Gesichtspunkten gestaltet, während bei der anderen auf künstlerische Gestaltung des Geländes mehr Wert gelegt wurde.
Es würde zu weit führen, hier auf alle Anlagen, die in den Städten unserer Republik aufgebaut sind, einzugehen. Sicher werden wir in einem der nächsten Hefte noch Gelegenheit haben, verschiedene vorzustellen.

Literatur.
Bereits im Jahre 1955 erschien in der ČSSR ein Handbuch für Modelleisenbahner, herausgegeben von den Autoren S. Gleich und J. Maurenc, das aber bereits veraltet und vergriffen ist. In den Jahren 1959–1963 erschien an Stelle des veralteten Handbuches ein neues dreiteiliges Werk über Eisenbahn-Modellbau und Elektrotechnik von den Autoren L. Kotnauer und Z. Maruna. U. a. ist auch noch das Buch von Ing. J. Nepraš über Modelle der Elektro-Eisenbahn besonders hervorzuheben. Aus der Deutschen Fachliteratur ist in der ČSSR das Buch „Grundlage der Modellbahntechnik" von Prof. Dr. Ing. Kurz am bekanntesten. Es wäre sehr erfreulich, wenn recht bald auch bei uns der Informationsdienst „Das Signal" und das kleine Handbuch über Modelleisenbahnartikel „Modelleisenbahn-ABC" regelmäßig zu beziehen wären.

Erfolge auch im Ausland
Neben dem normalen Aufstieg des Modelleisenbahnwesens in unserer Republik haben wir auch nennenswerte Erfolge bei ausländischen Modelleisenbahnwettbewerben und ganz besonders bei Wettbewerben in der DDR zu verzeichnen. Zu den erfolgreichsten Modelleisenbahnern, die besonders im Ausland mit ihren Modellen in Erscheinung getreten sind, gehören u. a. die Modelleisenbahner Ing. Purman, G. Sindler, G. Kazta, G. Steinbrok und Ing. Maruna.

Förderung durch den Staat
Die Klubs und Zirkel der Modelleisenbahner erfahren alle Unterstützung, auch in finanzieller Hinsicht von seiten unseres Staates und den Nationalausschüssen zur Förderung der polytechnischen Erziehung der Jugend. Diese großzügige Unterstützung



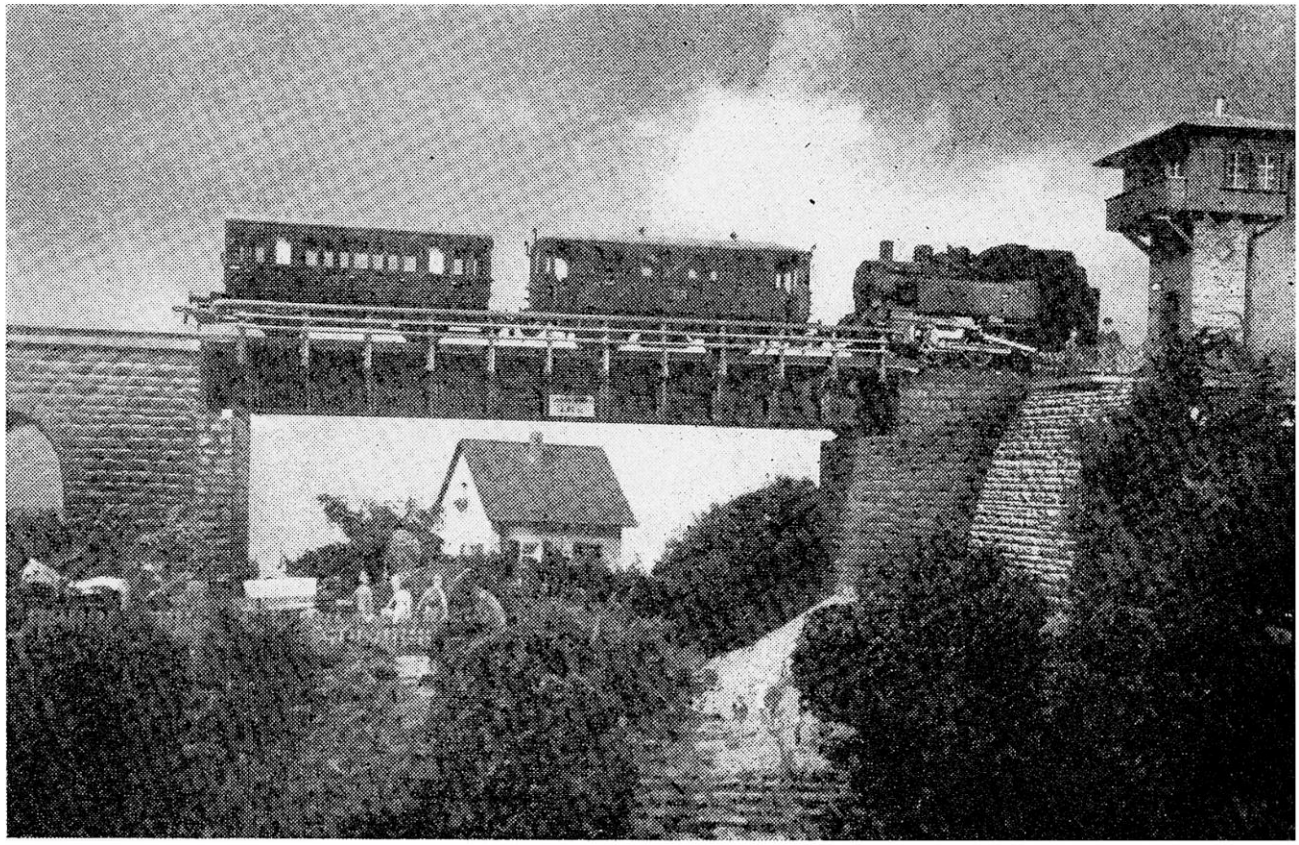


Motive der großen Pionieranlage in Prag

dient nicht zuletzt der Berufswerbung und Berufswahl der Jugend für den künftigen Beruf als Eisenbahner der tschechoslowakischen Staatsbahn.

Dieser kurze Bericht über die Entwicklung und den jetzigen Stand des Modelleisenbahnwesens in der ČSSR wird in einem der nächsten Hefte des Informationsdienstes fortgesetzt.

Wir wünschen allen Modelleisenbahnfreunden in der DDR weiterhin gute Erfolge und viel Freude mit ihrem „hobby" und hoffen auf einen reichen Erfahrungsaustausch zwischen den Modellbahnverbänden der DDR und unseres Landes. **Supik/Hakl**



Das schöne Anlagenmotiv

KRITISCH-optimistisch

Sind die TT-Freunde bei uns vergessen?

Die Firma Zeuke & Wegwerth KG., Berlin, der größte und wichtigste Herstellerbetrieb von TT-Erzeugnissen, hat in den vergangenen Jahren durch ständige Weiterentwicklung und Verbesserung des Sortiments bewiesen, daß von den Mitarbeitern des Betriebes die Marktsituation richtig erkannt wurde. Alle Modellbahnfreunde wissen diese Tatsache zu würdigen, und die steigenden Umsätze beweisen, daß die Fa. Zeuke mit diesem Trend auf dem richtigen Wege ist.

Ob dieser bisher guten Erfahrungen, die wir mit TT-Erzeugnissen gemacht haben, sind wir über die Stellungnahme des Betriebes hinsichtlich der zu erwartenden Lieferungen im II. Halbjahr 1965 sehr erstaunt und verwundert. Fakt ist, daß, obwohl die Wünsche

des Handels mengenmäßig vom Betrieb akzeptiert werden, die Lieferungen aber zu einem Zeitpunkt erfolgen sollen, der es dem Einzelhandel kaum gestattet, in der Vorweihnachtszeit – also der Hochsaison – rechtzeitig ein ausreichendes und umfassendes TT-Sortiment anzubieten. Bei allem Verständnis für dringend notwendige Exportaufträge und allem Wohlwollen sollte der Lieferbetrieb bedenken, daß es nicht zumutbar ist, dem Binnenhandel einen großen Teil der Erzeugnisse – und dabei nicht die unwichtigsten, z. B. über 50% des Weichenbedarfs – erst im Dezember liefern zu wollen. Es ist zu erwarten, daß sich diese ungünstige Situation keinesfalls vorteilhaft auf den diesjährigen und auch späteren Absatz von TT-Erzeugnissen auswirken wird. Die TT-Artikel haben in unserer DDR in kurzer Zeit viele Freunde und begeisterte Modelleisenbahner gefunden. Bedauerlich, daß diese treuen Anhänger der Baugröße TT wahrscheinlich in diesem Jahre bitter enttäuscht werden müssen.

H0-Bahnen dieses Jahr ohne Weichen?

Es ist kein Geheimnis, daß Weichen das A und O der Erweiterung und Vervollkommnung von Modellbahngleisanlagen sind. Diese Tatsache dürfte auch dem Herstellerbetrieb der H0-Piko-Weichen, der Fa. Gerhard Hruska, Glashütte, und der für die Modelleisenbahn verantwortlichen VVB-Spielwaren, Sonneberg, nicht unbekannt sein. Trotzdem zeichnet sich bereits jetzt schon – und das wird sich nach den bisherigen Informationen auch nicht ändern – ein akuter Mangel und ein entsprechendes Unterangebot an H0-Piko-Weichen ab. Noch, aber nicht mehr lange, ist es Zeit, daß sich sowohl der Herstellerbetrieb als auch die verantwortlichen Mitarbeiter der VVB-Spielwaren, Sonneberg, Gedanken darüber machen, wie dieser äußerst negativen Erscheinung entgegengetreten werden kann. Wir erwarten ihre Stellungnahmen.

Gute Perspektiven!

Wenn in der Vergangenheit, bestimmt nicht ohne Gründe, der VEB Piko, Sonneberg, öfters kritisiert wurde, so ist jetzt ohne Vorbehalte festzustellen, daß neben der fast reibungslosen und termingerechten Realisierung der abgeschlossenen Verträge die kurzfristige und verhältnismäßig sortimentsbreite Entwicklung des Spur-N-Programms eine Tendenz zeigt, die begrüßt und hervorgehoben werden sollte. Zuversichtlich glauben wir, daß diese Richtung – besonders auf den weiteren Ausbau des Spur-N-Sortiments – konsequent vom Betrieb verfolgt wird. Dabei sollte allerdings nicht vergessen werden, daß auch Weiter- und Neuentwicklungen, besonders auf dem Triebfahrzeugsektor für die Baugröße H0, nach wie vor notwendig sind.

In diesem Zusammenhang darf die Initiative und schnelle Reaktion des VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik, Olbernhau, hinsichtlich der Entwicklung von Modellbahnhochbauten und Gebäuden für die Baugröße N nicht vergessen werden. Nicht zuletzt wird es auch an den Produktionsbetrieben der Zubehörindustrie liegen, inwieweit den Piko-Erzeugnissen der Baugröße N die gleiche Bedeutung und Stellung zugemessen werden kann wie den Baugrößen H0 und TT. Dabei wird es ausschlaggebend sein, inwieweit außer den Triebfahrzeugen und Wagen auch die Zubehörartikel wie Gebäude, Signale, Bahnübergänge usw. einen größtmöglichen Modellcharakter aufweisen. Die kommende Herbstmesse wird zeigen, welche Herstellerbetriebe den Zug der Zeit erkannt haben.

Handel – qualifiziert und fachgerecht?

Nicht wenige Leserbriefe erreichen uns, in denen bittere Klage über entweder gar kein oder ungenügendes bzw. unqualifiziertes Angebot in verschiedenen Orten der DDR geführt wird. Diese sich daraus ergebende mangelhafte Versorgung der Modellbahnfreunde ist nicht in jedem Falle vom schlechten Willen oder der Unfähigkeit der Mitarbeiter des Verkaufs zurückzuführen. Oftmals sind auch Kurzsichtigkeit und z. T. auch Verantwortungslosigkeit der vorgesetzten Organe die Ursache für diese Erscheinungen.

Wir wissen aber auch, daß es in vielen Städten unserer Republik Verkaufsstellen der HO,

des Konsums, Kommissions-Händler und auch private Einzelhandelsgeschäfte gibt, in denen der Einkauf zur Freude wird, weil alle Fakten, die zu einem ordnungsgemäßen Handel mit Modelleisenbahnen gehören, vorhanden sind.
Leider sind in der Vergangenheit diese gutarbeitenden Einzelhandelsbetriebe viel zu wenig in der Öffentlichkeit bekannt, aber auch die im negativen Sinne handelnden Geschäfte zu wenig kritisiert worden.

Wir bitten deshalb alle Modelleisenbahner, uns bis zum 15. Oktober 1965 Einzelhandelsgeschäfte aller Eigentumsformen mit genauer Anschrift zu benennen, bei denen folgende Faktoren oder einige davon zutreffen:

- **Höfliche und zuvorkommende Bedienung**
- **Angebot eines guten, umfassenden Modellbahnsortiments**
- **Übersichtliches Ausstellen der Ware und geschmackvolles Dekorieren**
- **Erteilen fachlich-qualifizierter Auskünfte**
- **Fachgerechtes Vorführen der Ware und Geben von Hinweisen über Funktion, Pflege und Wartung**
- **Besonderes Anbieten von Neuerscheinungen**
- **Führen und Offerieren des Informationsdienstes „Das Signal", des Kataloges „Modelleisenbahnen und Zubehör", des Kataloges „Modellbau und Basteln" sowie der übrigen Modellbahnbroschüren.**

Im gleichen Sinne bitten wir um Mitteilungen über die Verkaufsstellen, bei denen diese berechtigten Forderungen des Modellbahnkunden nicht erfüllt werden.
Selbstverständlich sind wir neben der Beantwortung unserer Fragen auch dankbar für positive oder negative Hinweise, für die wir nicht um Stellungnahme gebeten haben.
Erfreulich wäre es, wenn Sie uns zu Ihrer Mitteilung von dem jeweiligen Fachgeschäft und dem Verkaufsstellenleiter oder Inhaber ein Foto im Format etwa Postkartengröße zur Verfügung stellen könnten.
Die Redaktion des Informationsdienstes „Das Signal" erwartet Ihre recht baldige Mitteilung.

In eigener Sache

Außer den im vorhergehenden Abschnitt erwähnten Kritiken unserer Leser müssen wir immer wieder erfahren, daß in verschiedenen Orten, auch in Kreisstädten, der Informationsdienst „Das Signal" nicht in ausreichenden Mengen im Einzelhandel zur Verfügung steht. Wir haben den leisen Verdacht, daß dieser Mangel auf eine schlechte Streuung des Informationsdienstes durch die GHGs, die den Vertrieb in ihrem Bezirk vornehmen, zurückzuführen ist.

Um auch in dieser Hinsicht eine Besserung der Situation herbeiführen zu können, bitten wir hiermit alle Einzelhandelsgeschäfte der Branche Modelleisenbahnartikel, technischer und elektrischer Spielwaren, uns bis spätestens 15. Oktober 1965 Mitteilung zu geben, wenn die von seiten der zuständigen GHG zur Verfügung gestellte Menge des Informationsdienstes nicht ausreicht, um den Nachfragebedarf der Modelleisenbahner zu befriedigen.

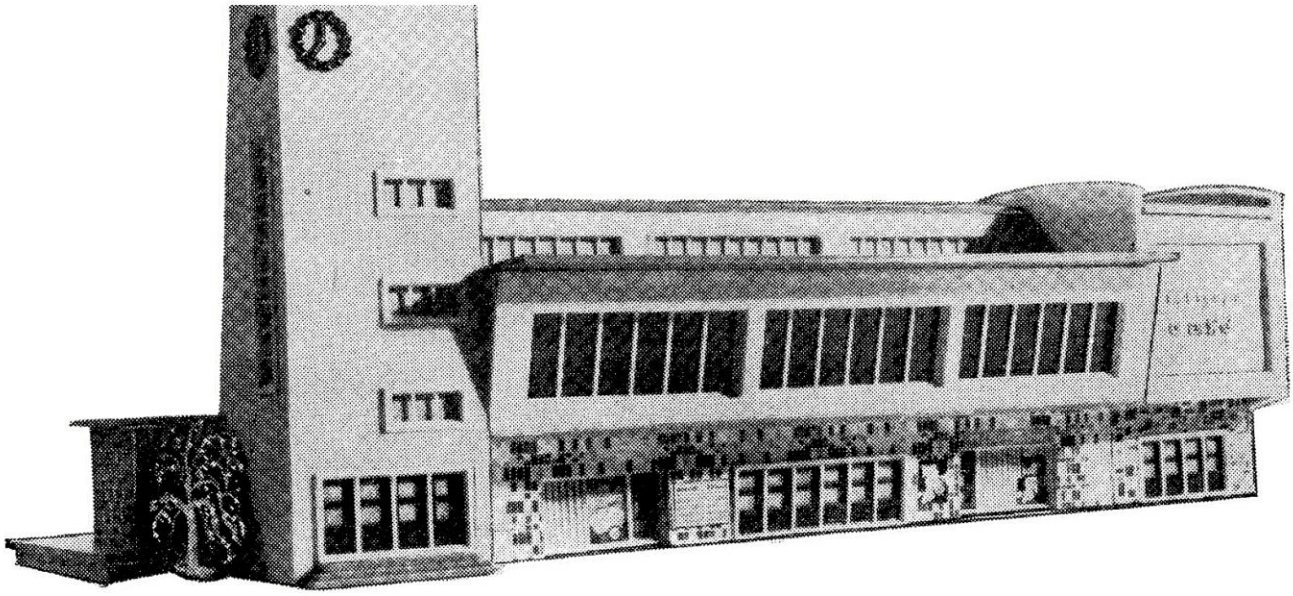
Die Redaktion wird Mittel und Wege finden, um alle Interessenten zufriedenzustellen.

S. Schubert

Die fahrplanmäßige Nr. 15/1965 des Signal's erhalten Sie im Monat Dezember in Ihrem Geschäft

OWO

MODELLE

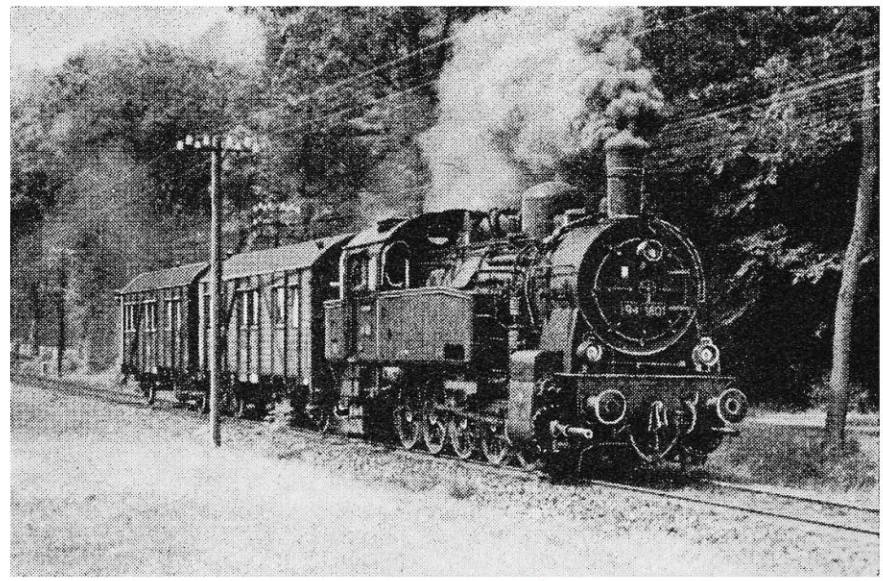


Modelleisenbahnzubehör aus Plaste,
in allen Spurweiten, in vorzüglicher
Ausführung, als Bausatz und Fertigmodell

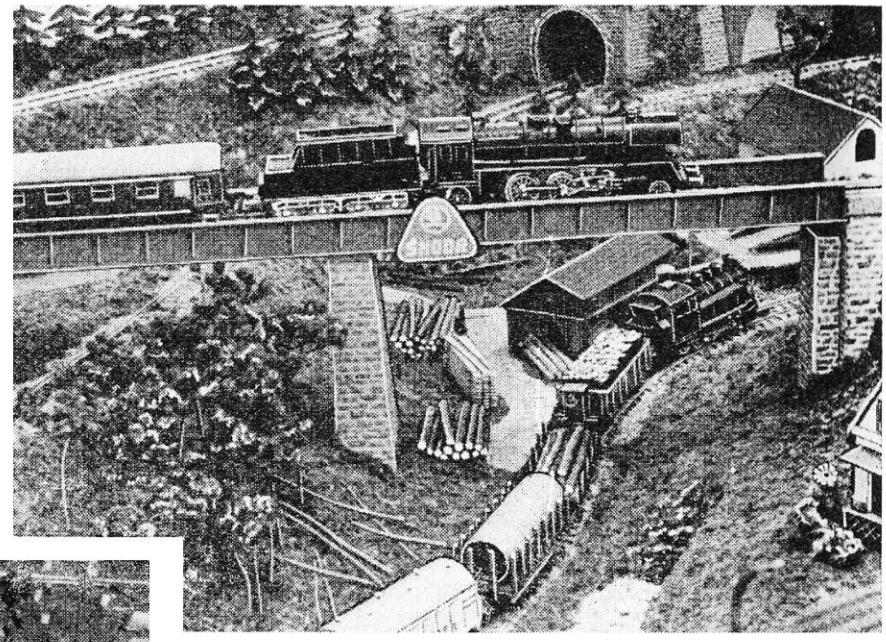
SPIELWAREN OWO

VEB OLBERNHAUER WACHSBLUMENFABRIK
ABT. OWO-SPIELWAREN OLBERNHAU/ERZG.

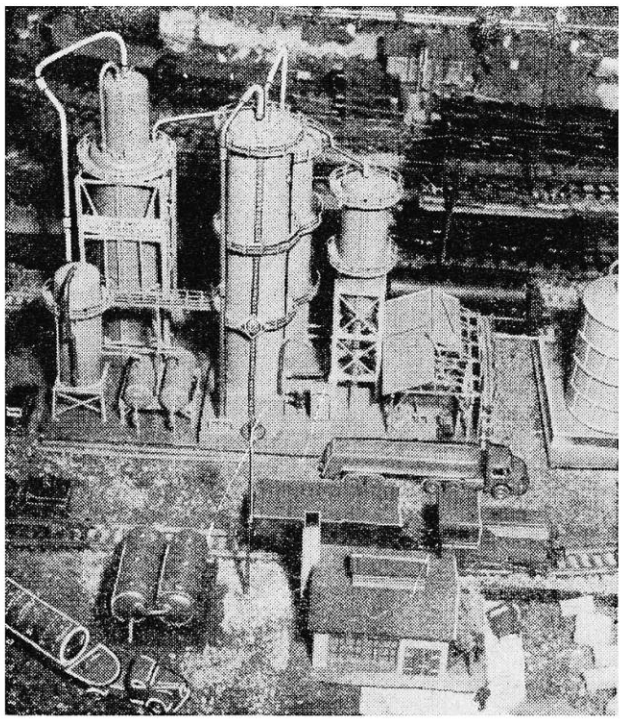
AUSGEWÄHLTES VOM WETTBEWERB 1964/65



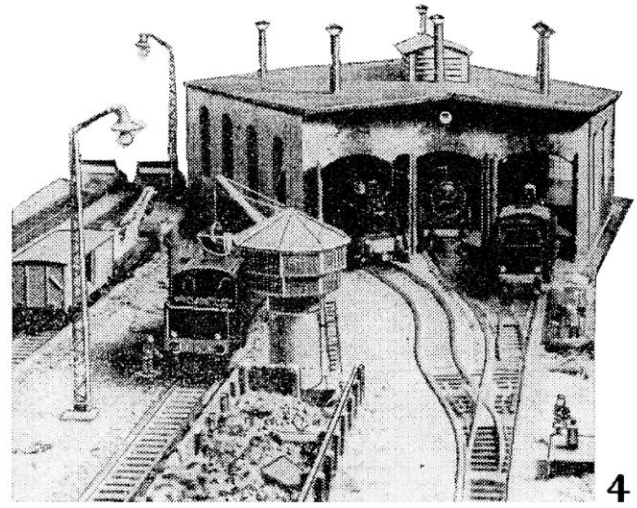
Günter Brettschneider, Görlitz 1



Hans Weber, Berlin 2



3 Peter Malossek, Görlitz



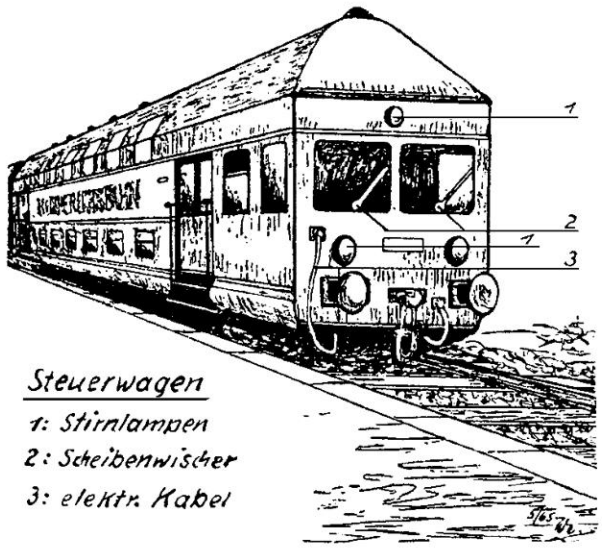
4 Heinz Freund, Zittau

KLEINE TIPS

GROSSE WIRKUNG

Umbau von Doppelstockwagen in Steuerwagen

GUTE TIPS EINES WESTDEUTSCHEN MODELLBAHNFREUNDES



Steuerwagen
1: Stirnlampen
2: Scheibenwischer
3: elektr. Kabel

Auf Grund der Rubrik „Modelleisenbahnerwünsche" im Heft 11/1964 unseres Informationsdienstes „Das Signal" erhielten wir von einem westdeutschen Modellbahnfreund, Herrn Helmut Weber aus Borkheim, ein Schreiben, in dem er mitteilt, daß ihm diese Anregungen im Signal der Erfüllung einer seiner Wünsche näher brachte. Bei der Umänderung eines Doppelstockzuges in einen Wendezug konnte er mit **wenig Mitteln** die beiden Endwagen als Steuerwagen umbauen.

Für die Stirnbeleuchtungen verwendete er Stecknadeln mit weißen Glasperlen, die er abkürzte und in die vorgebohrten Löcher mit Plastkleber befestigte. Bei Innenbeleuchtung des Wagens flutet das Licht über die Glasperlen nach außen. Die Scheibenwischer wurden aus gewöhnlichen Stecknadeln mit kleiner Kuppe, gekürzt in der entsprechenden Fenstergröße, eingesetzt und verklebt. Rechts und links an den Pufferbohlen brachte er die elektrischen Kabel aus schwarzem Kupferlackdraht an. Die Wirkung dieses einfachen Umbaues ist verblüffend. Bei dieser Gelegenheit erwähnt er noch zwei gute Tips. Um ein Entgleisen der Drehgestelle zu vermeiden, beschwerte er dieselben mit Blei. Weiterhin klebte er auf die Bänke sitzende Figuren, der Zug hat nunmehr ein sehr natürliches Aussehen.

Mit seinem Beitrag für unser Signalheft hofft Herr H. Weber, manchen Freunden in der DDR in dieser Hinsicht geholfen zu haben.

MAN NEHME . . .

Unser heutiges Mixrezept soll ein vor langer Zeit gegebenes Versprechen einlösen. Als in einem der ersten Hefte des „Signal" die Bauanleitung für den Oberlichtpostwagen 4achsiger Bauart erschien, wurde versprochen, noch weitere Postwagenbauvorschläge zu bringen. Nun, heute ist es so weit. Im folgenden wird die Verwandlung eines 4achsigen Postwagens in einen der 2achsigen Bauart beschrieben.
Zu diesem Bau benötigen wir folgende Materialien:

1 Stück 4achsiger Postwagen, unbeleuchtet, der Fa. Schicht
1 Stück Dach von Oberlichtwagen der Firma Schicht
1 Stück Bremserhaus der Firma Ehlke
2 Stück Achslagerböcke der Firma Ehlke
2 Stück Kupplungshalter für 2achsige Güterwagen
2 Paar Wagenpuffer
1 Paar Kupplungen für 2achsige Güterwagen — VEB Piko
2 Stück Kupplungsfedern

Die aufgeführten Einzelteile sind in jeder größeren Vertragswerkstatt erhältlich. Etwas gelbes Papier für die Fensterrahmen, zwei Streifen glasklares Celluloid oder Polystyrol, etwas Draht 0,3–0,5 mm ⌀ und ein Blechabfall von 0,3–0,5 mm Stärke sind die übrigen Materialien für den Bau dieses Wagens.
Der erste Arbeitsgang betrifft wieder das Zerlegen des Postwagens, wobei wir wie folgt vorgehen.

Die im Wagenboden sichtbare Zylinderkopfschraube entfernen, das Dach abnehmen, Glasscheiben nach oben herausziehen, die Blechbrücken im Wageninneren und die Drehgestelle ausbauen.

Beim zweiten Arbeitsgang wird der Wagenkasten nach Abbildung 1 geschnitten. Der erste Schnitt wird unmittelbar am Anfangspunkt der Verjüngung des Wagenkastens, der zweite Schnitt in einer Entfernung von 36 mm, vom eingezogenen Wagenende gemessen, durchgeführt.

Als nächstes entfernen wir vom Bremserhaus das Bühnengeländer und befeilen das Haus so, daß keine Bretterspundung und Profile mehr zu sehen sind. Die vorderen Kanten werden etwas angeschrägt.

Nun wenden wir uns dem Oberlichtdach zu. Von diesem wird an einem Ende die Dachschräge abgeschnitten. Von dieser Schnittkante an wird nun die Länge des Daches – Wagenkastenlänge + Bremserhaus + 1 mm Dachüberhang – ermittelt. An diesem Punkt wird nun das zweite Dachende abgesägt. Von dem jetzt über den Wagenkasten ohne Bremserhaus überstehendem Teil des Daches werden die untere Dachrundung sowie die Fenster des Oberlichtaufsatzes entfernt. Der obere schmale Dachstreifen muß bestehen bleiben und wird nach vorn, leicht konisch verlaufend, befeilt und bildet somit gleich das Dach für das Bremserhaus (Abbildung 2). Nun wird das Dach mit zwei Gummiringen provisorisch auf dem Wagenkasten befestigt und nach dem Innenmaß vom Wagen mit Dach, die Stirnwände einschließlich Pufferbohlen, auf einen Plaste- oder Holzabfall von ca. 1 mm Stärke aufgerissen, ausgesägt, eingepaßt und danach eingeklebt. Vorsicht, das Maß der Dachrundung ist auf beiden Seiten unterschiedlich. Am leichtesten läßt sich die Stirnwand aufreißen, wenn man den Wagenkasten mit Dach stirnseitig auf weißes Papier stellt und von innen mit einem Bleistift anreißt.

Nach dem Einbau der Stirnwände kleben wir an die eine Stirnwand das Bremserhaus so an, daß das Dach den Wagenkasten und das Bremserhaus ohne zu sperren abdeckt. Wer sich die Arbeit mit dem Bremserhaus sparen will, kann dieses auch weglassen, muß aber dabei berücksichtigen, daß das Dach um Bremserhauslänge verkürzt werden muß. An der Handbremsseite des Wagens bauen wir nun noch eine vorstehende Pufferbohle von 3 x 4 mm an. An dieser werden später die Auftrittleitern befestigt.

In die beiden Pufferbohlen bohren wir die Löcher für die Anbringung der Puffer und kleben diese gleich ein.

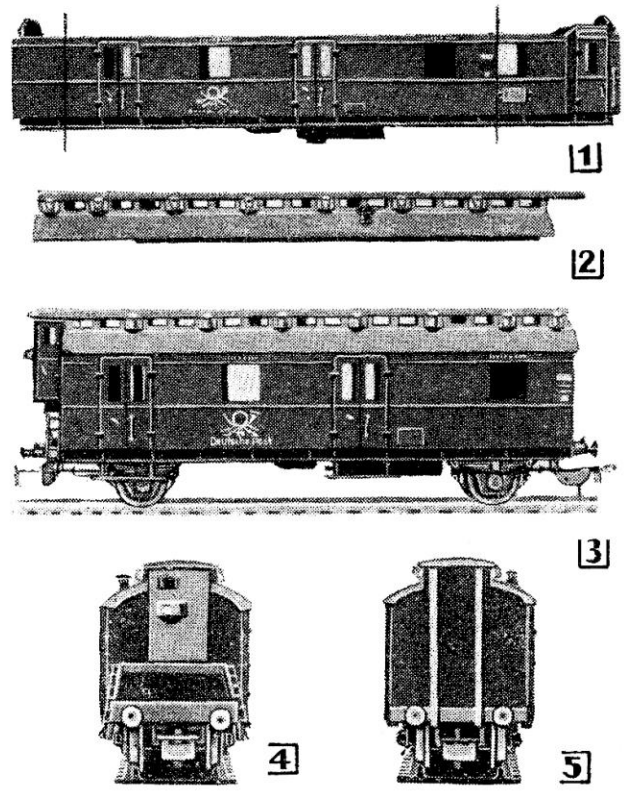
Im Abstand von 25 mm, von den Stirnwänden gemessen, bohren wir in den Wagenboden die Löcher zur Befestigung der Achslagerböcke und schrauben diese mit Senkkopfschrauben M 2 mit Muttern an.

Im Wageninneren werden diese Muttern mit einem Tropfen Duosan gesichert.
Aus Draht 0,5 mm ⌀ löten wir uns eine Leiter mit einem Längenmaß von 50 mm zusammen. Diese Leiter wird U-förmig gebogen und so unter dem Bremserhaus angeklebt, daß beide Schenkel seitlich knapp an der nach vorn gebauten Pufferbohle vorbeiführen. Aus Blech werden zwei 3 mm breite Streifen in Wagenlänge als Trittbretter geschnitten. An diese löten wir im gleichen Abstand voneinander 5 winkelförmig gebogene Drahtstücken als Trittbrettstützen an, bohren nach dem Abstand dieser Stützen Löcher in Drahtstärke in den Wagenboden, stecken Trittbrett nebst Halter durch den Wagenboden und befestigen von innen die Trittbrettstützen mit Duosan. Während diese nun trocknen, werden aus glasklarem Celluloid oder Polystyrol die Fensterverglasung mit einer Breite von 19 mm und einer Länge nach dem Wagenkasteninnenmaß zugeschnitten. Mit einer Reißnadel ritzen wir diese Fenstereinsätze im Abstand von einem Millimeter ein. Anschließend werden die Fensterrahmen aus gelbem Papier geschnitten. Dazu wird 1 Glaseinsatz hinter das gelbe Papier gelegt, beides zusammen hinter die Fenster der jeweiligen Wagenlängswand gedrückt und mit einem Bleistift die Fensterumrisse mit einem Abstand von 0,5 mm aufgerissen und anschließend ausgeschnitten. Danach werden zuerst die Papierfensterrahmen und dann die Verglasung eingeleimt. Im Anschluß daran verglasen wir noch die Oberlichtfenster im Dachaufbau und setzen das Dach auf.

Von den Kupplungshaltern entfernen wir die beiden langen Laschen, setzen die Kupplungen mit den Federn ein und kleben diese Teile unter den Wagenboden.
Nach dem Lackieren des Bremserhauses und der Stirnwände können nun die Radsätze eingebaut und der Postwagen in Dienst gestellt werden.

Wer jedoch durch Beschädigungen des Lackes beim Bau gezwungen ist, den Wagen im ganzen neu zu lackieren, dem sei folgendes empfohlen:

Posthorn mit Klebeband sauber zudecken, Dach und Rahmenkante mit Klebeband abdecken und Wagenkasten mit grünem



1. Wagenkasten mit Schnittlinien
2. Dach in neuer Form
3. Wagen im Rohbau, noch ohne Fenster und Rahmen
4. Handbremsseite, unlackiert, nach ohne Griffstangen
5. Nichthandbremsseite, unlackiert

Nitrolack mit Haarlackzerstäuber oder Delicia-Zerstäuber spritzen. Der Lack ist in ziemlich dünner Konsistenz in diesen beiden Geräten spritzfähig und als „Kleinlackieranlage" für den Bastler bestens geeignet. Viel Spaß beim Bauen und viel Erfolg wünscht Ihnen

Ihr Mimer.

Modelleisenbahnausstellung

der AG „Friedrich List" im Leipziger Hauptbahnhof vom 1. 10. - 7. 10. 1965
Öffnungszeiten 10 - 18 Uhr

---

4. große Modellbahnausstellung

vom 27. 11. - 19. 12. 1965, im Hansa-Messehaus, Grimmalsche Straße 13 - 15

WIR BAUEN DRAISINEN

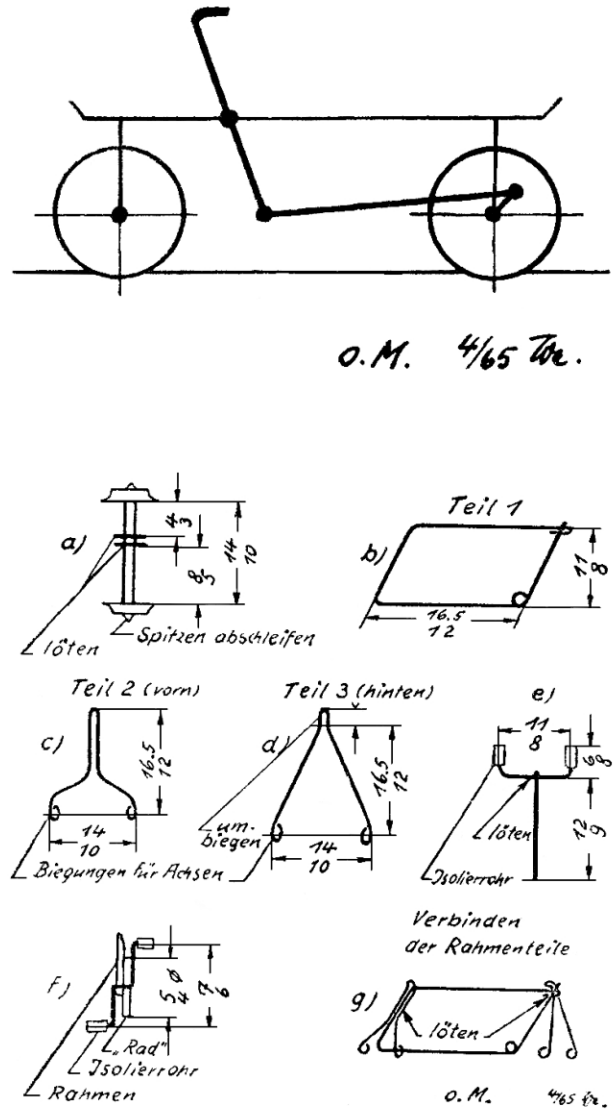
Die Draisine – ältestes Spezialschienenfahrzeug der Eisenbahn

Geschichte des Vorbildes und Nachbau in H0 und TT

Dieser Beitrag soll in erster Linie eine Anregung zum Nachbau eines interessanten und auf Modellbahnanlagen bisher selten gezeigten Speziälschienenfahrzeuges sein, das seit Bestehen der Eisenbahn selbst bis in die heutige Zeit bei fast allen Eisenbahnverwaltungen in seiner ursprünglichen und verbesserten Form Verwendung findet.
Im Rahmen einer kurzen, geschichtlichen Besprechung des Vorbildes möchten wir zuerst des Erfinders gedenken, nach dem das Fahrzeug – Draisine – seinen Namen erhielt.

Es war in den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts, als ein Mann, von allen verlacht und verspottet, täglich auf seiner **Laufmaschine** durch die Straßen der Stadt Mannheim fuhr. Dieser Mann war der vor 180 Jahren, am 29. April 1785 geborene, spätere **badische Forstmeister Karl von Drais,** der viele gute Erfindungen machte, um deren Lohn und Anerkennung er zu Lebzeiten immer wieder betrogen wurde. Eine wirkliche Erfindertragik! Als geisteskrank erklärt, verarmt und von niemand beachtet, verließ er in aller Stille im Jahre 1851 die undankbare Welt. Nur einmal in seinem Leben wurde er geehrt. Es war nach seiner ersten Erfindung, dem Vorläufer des Fahrrades, als er den Titel „Professor der Mechanik" erhielt.

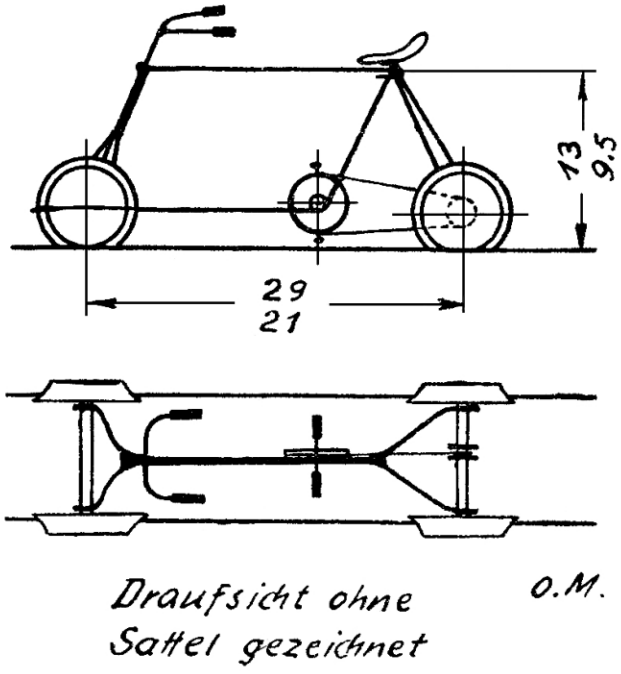
Eine seiner Erfindungen, die besonders uns Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn interessiert, möchten wir näher erläutern. Im Jahre 1814 – beim Wiener Kongreß – zeigte Karl von Drais sein durch Muskelkraft angetriebenes Schienenfahrzeug, das sich von damals bis heute unter dem Namen Draisine für Kontrollfahrten auf den Eisenbahnstrecken überall bestens bewährt hat. Selbstverständlich hat dieses erste „Modell" im Laufe der Zeit manche Verbesserungen in technischer, wie zweckmäßiger Verwendung erfahren, von muskelangetriebenen Einmannfahrzeugen des Streckenkontrolleurs bis zum motorisierten Bahnmeisterwagen. Das erste von Drais in Wien vorgeführte Schienenfahrzeug wurde mittels eines **mit den Händen vor- und rückwärts zu bewegenden „Fahrhebels" in Gang gebracht.** Draisinen dieser ursprünglichen Art fanden bis etwa um die Mitte des vorigen Jahrhunderts vielfach Verwendung und wurden, nachdem der Mechaniker Baader in München die Tretkurbeln erfand, durch solche, **die mit Fußmuskelkraft, ähnlich dem Fahrrad, angetrieben wurden,**



1. Draisine mit Handbetrieb
   Schematische Darstellung

2. Draisine mit Fußbetrieb
   a = Antriebsachse; b–d = Rahmenteile; e = Lenkstange; f = Tretkurbel; g = Rahmen, zusammengesetzt.

ersetzt. Diese Schienen-„Fahrräder" sind noch heute für Streckenkontrollen bei vielen Eisenbahnverwaltungen in Betrieb. Als logische Folge weiterer Erfindungen ging man später vom Muskelkraftfahrzeug zum motorisierten Kontrollfahrzeug über. Der technische Vorteil bedarf keiner weiteren Erläuterung, erwähnenswert ist jedoch, daß sich aus dem anfangs primitiven Einmannfahrzeug der in der Regel bis zu drei Personen Platz bietende **Bahnmeisterwagen** entwickelte. Obwohl man diesen zwar nicht mehr als Draisine ansprechen kann, bleibt sein Urahne die Erfindung Karl von Drais'es. Die modellmäßige Nachbildung einer Draisine ist verhältnismäßig einfach und dürfte auch dem Anfänger nicht schwerfallen. Etwas anders verhält es sich mit dem Nachbau eines Bahnmeisterwagens, da sich dieser durch eigene Kraft (Motor) fortbewegen soll. In diesem Aufsatz möchte ich vorerst den Bau eines Draisine-Modells beschreiben. Da das erste handangetriebene Vorbild kaum noch anzutreffen ist, beschränke ich mich nur auf die skizzenmäßige Darstellung des Antriebsmechanismus (siehe Skizze 1). Die zweite, mit Fußantrieb bekannte Draisine habe ich in Nenngröße TT nachgebaut. Die folgende Bauanleitung mit Skizzen und Maßen für H0 und TT soll allen Freunden, die Interesse an diesem Fahrzeug haben, als Anhalt dienen. Folgendes Material wird benötigt:



3. Fertiges Modell einer Draisine mit Fußbetrieb

1 Paar Achsen vom Zeuke-Herr-Schmalspurwagen,
passend für TT, für H0 Neuanfertigung der Wellen

etwa 15 cm weicher Draht (Kupfer, Messing, Eisen)
0,7 ⌀ passend für H0
0,5 ⌀ passend für TT

2 St Foliescheiben 2,0 ⌀ mit Loch 0,5 ⌀, passend für HO und TT

1 St Scheibe (Messing, Eisen) 0,5 dick mit Loch 0,5 ⌀,
5 mm ⌀ passend für H0
4 mm ⌀ passend für TT

etwas Pappe 0,3 dick,
passend für H0 und TT

etwas schwarzes Nähgarn, etwas Isolierrohr 0,5 bzw. 0,7 mm ⌀, Lötzeug, Duosan, Nitrofarbe – schwarz, dunkelgrün, braun und weiß.

Der Bau beginnt mit der Bearbeitung der Achsen. An beiden Achswellen werden die äußeren Lagerspitzen abgeschliffen. Nun folgt eine zusätzliche Arbeit an der Hinterachse. Nach Entfernen eines Rades werden die Foliescheiben bis etwa über die Mitte aufgeschoben und so verlötet, daß eine „Schnurrolle" entsteht (imitiertes Achszahnrad), entferntes Rad wieder aufsetzen (siehe Skizze 2 a). Fertigung des Rahmens: Dieser wird aus dem vorhandenen Draht in 3 Teilen hergestellt (siehe Skizzen 2 b, c, d). Die nach Skizze zurechtgebogenen Drahtteile werden als Gesamtrahmen zusammengelötet und anschließend mit den Achsen verbunden. Aus gleichem Draht wird eine „Lenkstange" gefertigt (siehe Skizze 2 e) und mit Duosan am vorderen Rahmenteil befestigt. Der Sattel wird aus oben genannter Pappe nach bekannter Fahrradart zugeschnitten und mit Duosan auf das Hinterteil des Rahmens aufgeklebt. Die nächste Arbeit ist das Anbringen des imitierten Tretkurbelrades. Die oben bezeichnete Scheibe (4 bzw. 5 ⌀) klebt man mit Duosan so auf die rechte Seite des Rahmenhinterteils, daß Scheibenloch und Rahmenloch übereinstimmen. Nach dem Festwerden wird die zurechtgebogene Drahttretkurbel durch beide

Löcher geschoben und ebenfalls mit Duosan befestigt (siehe Skizze 2 f). Über beide imitierte Räder wird das schwarze Nähgarn so gelegt und mit Duosan befestigt, daß es einer Fahrradkette gleicht. Zur Andeutung der drehbaren Pedalen und der Lenkstangengriffe eignet sich das oben genannte Isolierrohr. Den letzten „Schliff" bekommt das Fahrzeug durch den Anstrich mit Nitrofarbe. Den Rahmen streicht man am besten schwarz oder dunkelgrün, die Achsen schwarz, die beiden „Zahnräder", die „Lenkstange" und die „Tretkurbeln" weiß, den Sattel hellbraun, die Handgriffe nach Belieben.

Unsere Draisine ist nunmehr fertig (siehe Skizze 3). Die Veröffentlichung eines Fotos im „Signal" wird nachgeholt. Dieses Modell hat allerdings einen Nachteil – es ist nicht fahrbar. Trotzdem wird sich ein gelungener Nachbau auf einer Modellbahnanlage gut ausmachen und eine interessante Erweiterung des Modellbahnzubehörs bedeuten. Es ist ganz gleich, ob das Fahrzeug in der Nähe einer Bahnmeisterei oder auf einer Nebenstrecke mit einem selbst angefertigten „Streckenkontrolleur", der das Fortbewegen durch Fußmuskelkraft andeutet, abgestellt wird, immer gibt es ein gutes Bild und schließt eine Lücke in den bisher vorhandenen Selbstbauten. Ich glaube, daß mancher Modellbahnfreund Interesse daran, aber auch seine Freude beim Anblick haben wird. Noch schöner und reizvoller wirkt allerdings ein ähnliches Fahrzeug, das sich auf den Modellbahnschienen bewegt. Der erwähnte Bahnmeisterwagen dürfte sich sehr gut zum Nachbau eignen. Ich hoffe, im nächsten Heft unseres Informationsdienstes die Bauanleitung des Modells dieses Wagen in H0 und TT veröffentlichen zu können.

K. We.

Von den Weltmeisterschaften 1965 im Freiflug aus Finnland

Auf Bewerbung des finnischen Aero-Clubs wurde durch den Kongreß der FAI im November 1964 in Paris die Durchführung der Weltmeisterschaften im Freiflug der Klassen F 1 A–C nach Finnland vergeben. Sie fanden in der Zeit vom 7. Juli bis 11. Juli 1965 in Kauhava statt, einem Städtchen von 9630 Einwohnern, im Regierungsbezirk Süd Bothnia, von Helsinki aus etwa 600 km im Inneren des Landes gelegen.

Weltmeisterschaft unter dem Patronat des finnischen Staatspräsidenten

Organisation und Durchführung der Weltmeisterschaften standen unter der Schirmherrschaft des finnischen Staatspräsidenten Kekkonen. Die Spiele wurden vom Staatsminister für Erziehung und Volksbildung, Saukkonen, persönlich eröffnet.

Hierin zeigt sich die große Bedeutung, welche die höchsten Repräsentanten Finnlands dem Weltmeisterschaftstreffen beimessen.

Wie wir in einem Interview mit dem Präsidenten der Modellflugsektion des finnischen Aero-Clubs, Herrn Pimenoff und dem Informationschef der finnischen Flug- und Luftfahrzeitung, Herrn Hatakka, hierzu erfuhren, waren neben internationalen Aspekten, der Förderung der Völker verbindenden Rolle des Sports auch erziehungspolitische Erwägungen bestimmend dafür, daß sich der finnische Aero-Club mit Unterstützung der höchsten Regierungsstellen um die Durchführung der Weltmeisterschaftsspiele beim Generalsekretär der FAI, Mr. Hennecart, bewarb. Man kann nunmehr feststel-

Fortsetzung auf Seite 25

DIE PIKO BR 23 NOCH MODELLGETREUER

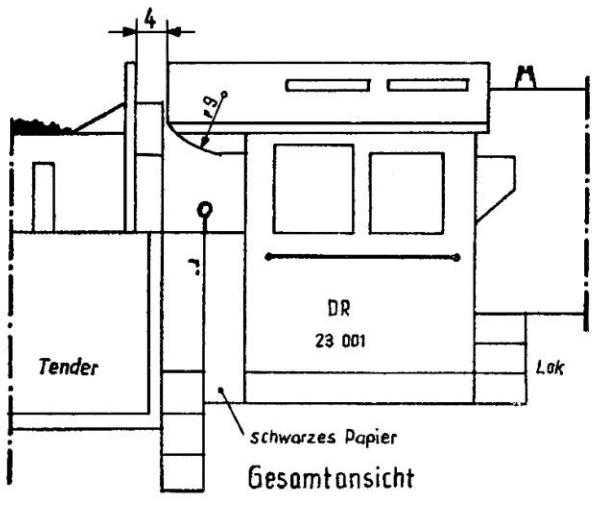
Durch einige Kniffe kann man leicht den Abstand zwischen Lok und Tender der BR 23 (H 0) wesentlich verkürzen.

Ebenso kann die immer noch verbleibende Lücke zwischen beiden Fahrzeugen vollständig abgedeckt werden. Probieren Sie einmal, liebe Modellbahnfreunde, so wie ich es gemacht habe. Sie werden überrascht sein, was das Maschinchen an Aussehen gewinnt! Wir benötigen also außer der etwa zwei bis vier Stunden dauernden Zeit noch folgende Werkzeuge:

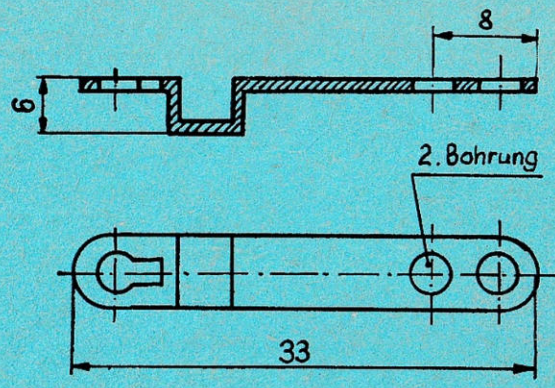
Kleines Werkzeug:
Schraubenzieher, Zange, Blechschere, Schlüsselfeile, Bohrer (3 mm ∅) mit Maschine oder Bohrwinde, Körner, Hammer, Schraubstock, Holzunterlage.

Außerdem eine normale Papierschere, Agol-Kleber, schwarzes, nicht zu dünnes Papier, weiße Plakatfarbe, feinen weichen Pinsel, an Lötwerkzeug den Lötkolben 40–60 W, Lötzinn, Kolophonium.

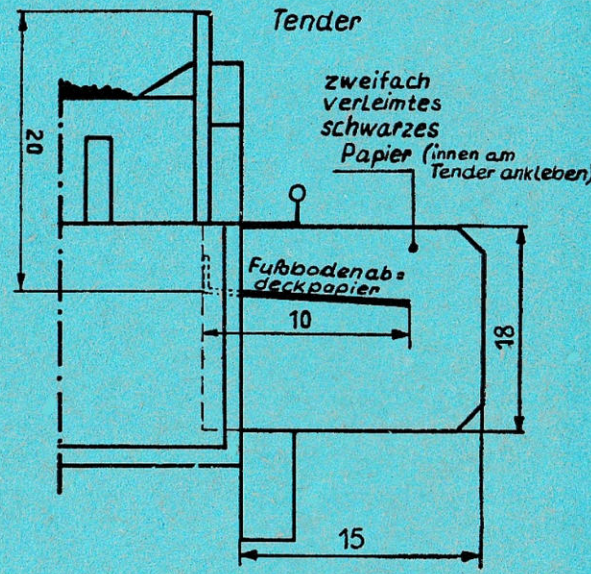
Zum Arbeitsgang:
Der Tender wird durch rechtwinkliges Ausknicken zur Lok gelöst. Die vier Radsätze des Tenders abnehmen, dabei auf die ersten beiden Achsen des ersten Drehgestells wegen der Polung achten! Schraube lösen und Grundplatte vom Gehäuse abnehmen. Mit der Schlüsselfeile die Hohlnieten des ersten Drehgestells und des Beschwerungsblechpaketes abfeilen. Letztes Drehgestell unverändert daranlassen. Nun löten wir eine M-3-Messingschraube (10 mm langes Gewinde) statt der eben entfernten Hohlniete an die Grundplatte. Dabei von oben durchstecken, so daß der Schaft nach unten zu den Achsen zeigt. Vorher natürlich alles blank feilen. Das Blechpaket schrauben wir mittels normaler M-3×20-Schraube und Mutter wieder an.

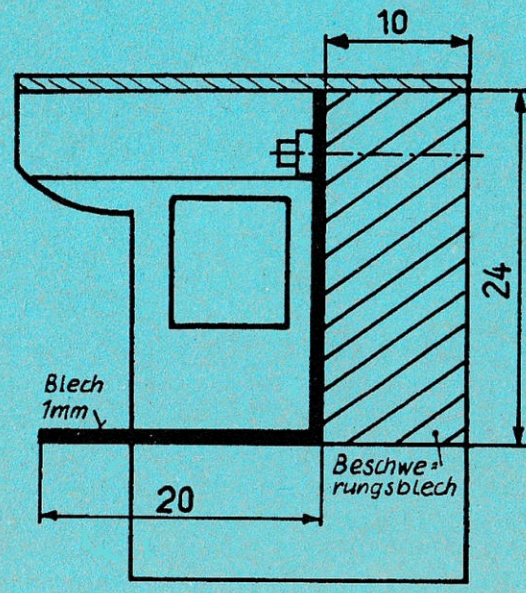


Gesamtansicht



Kupplungsbügel biegen nach Skizze 1





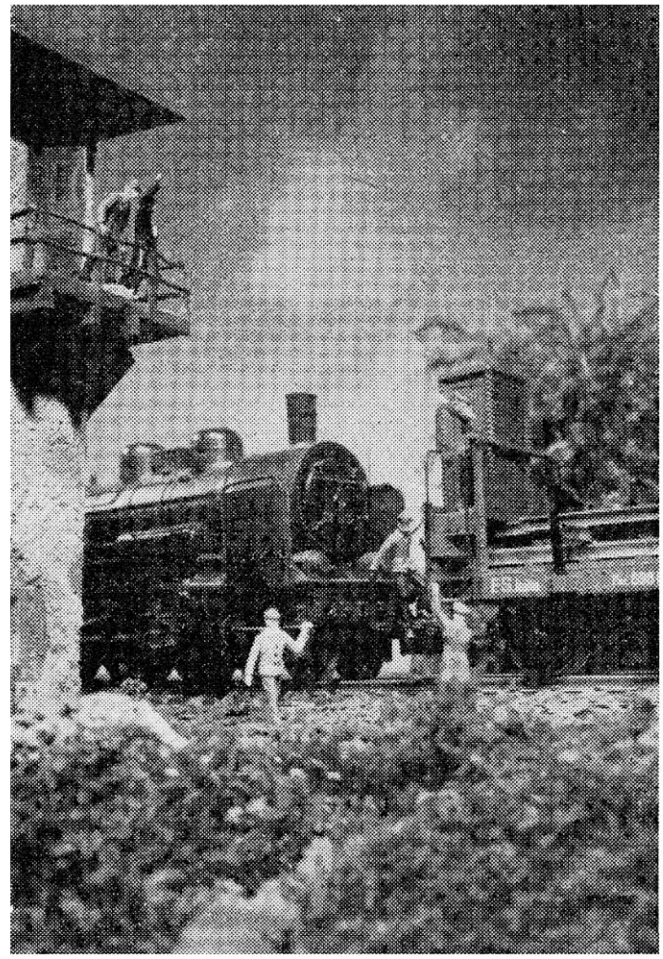
Führerhaus - Schnittdarstellung

Die Kupplungsstange wird nach Skizze 1 angerissen, gebogen und gebohrt. Es kann die alte Kupplung verwendet werden. Grundplatte einhängen in Gehäuse, M-2-Schraube einschrauben (Vorsicht, Plaste!!). Die vier Radsätze wieder richtig (!!) einsetzen. Das erste Drehgestell wird nun auf die M-3-Schraube aufgesteckt. Der Tender ist soweit fertig. Zeitdauer für diesen Umbau je nach Geschick etwa 1,5 Stunden. Außerdem können wir nun noch schwarzes Papier zweifach verleimt hinter die Türen kleben sowie ein Fußbodenblech (hier wiederum schwarzes Papier) nach Skizze 2 ankleben. Klebemittel „Agol". Das Führerhaus der Lok wird wie folgt umgebaut. Fahrgestell vollständig vom Kessel lösen. Beschwerungsbleche abnehmen und soviel Bleche im Führerhaus belassen, wie die Skizze 3 zeigt. Maß 10 mm. Bevor wir wieder zusammenbauen, fertigen wir ein Blech ebenfalls nach Skizze 3 an. Das Blech ist nur 25 mm breit. Somit bleibt noch genügend Platz für die „Papiertüren" des Tenders, die ja in das Führerhaus bis unter das große Fenster reichen. Die Gesamtansicht dieser Baustufe zeigt Skizze 4. Der Abstand zwischen Lok und Tender oben am Dach nur noch 4 mm! Vor dem Zusammenhängen feilen wir noch die Führerhausecken rund, mit Radius 9 mm (Skizze 4). Die Fenster mit durchsichtigem Papier oder ähnlichem hinterkleben. Wenn wir nun beide Fahrzeuge wieder kuppeln, kommt die Kupplungsstange in die zweite gebohrte Bohrung, und zwei M-3-Muttern werden auf der Schraube gekontert. Das ist jetzt die Abhängevorrichtung, da es auf Grund der näher zusamengerückten Fahrzeuge nicht mehr möglich ist, den Tender auszuhängen.

Sie werden staunen, wie die bis jetzt genannten Arbeitsgänge die Lok verändert haben, und zwar voll und ganz zum Vorteil der Maschine! Tatsächlich können wir noch viel mehr tun zum noch besseren Aussehen. Vorsichtig und mit größter Ruhe werden die Spritznähte auf den Kesselarmaturen und Kessel sowie Führerhausdach abgefeilt. Luft- und Wasserpumpe unterhalb des Umlaufbleches absägen. Schlitz auf beiden Seiten einfeilen: rechts für die Druckluftpumpe 5 mm breit und 4 mm tief, links für die Kesselspeisewasserpumpe 7 mm breit und 4,5 mm tief. Die Luft- und die Wasserpumpe lösen wir vorsichtig vom Kessel der Lok 75 ab.

Ferner den Turbogenerator und die Laternen abmontieren. Den Generator, die beiden Pumpen mit OWO-Plaste-Kleber ankleben. Der Generator wird auf den alten vorhandenen einfach aufgeklebt. Die elektrischen Lampen vorn abnehmen und die tunnelartigen Durchbrüche am Gehäuse von außen zukleben (schwarzes Papier!). Die Laternen der Lok R 75 auf die Pufferbohle kleben, nachdem das Loch für die Pufferbefestigung abgeschnitten ist. Nun, das alles hier zuletzt Genannte an der Lok ist zwar nicht absolut modellgetreu, aber die Konzession müssen wir uns schon eingestehen. So ist die Luftpumpe nicht die richtige, aber immerhin ein recht netter Ersatz. Die Puffer werden alle vier mit weißen Warnringen versehen (1 mm breit sauber aufzeichnen). Ebenso die Tenderlaternen und die Pufferbohlenlaternen innen weiß auslegen. Betrachten Sie, lieber Leser, nun zum Schluß ihr Werk, und Sie werden erstaunt sein, wie unsere „Reko" 23 ihr Äußeres wohlgefällig verändert hat. Dann ist mein kleiner Artikel auch für Sie richtig angekommen.

G. Brettschneider



Lok der Baureihe 38 (P8) mit Schienentransportwagen fährt am Stellwerk vorbei.
Die Zustimmung des Stellwerkwärters, die dieser mit der „rotweißen Winkscheibe" (Signal Ra 1) gegeben hatte, und der Fahrauftrag des Rangierleiters haben dem „Steuermann" der P8 befohlen, die Fahrt zur Baustelle fortzusetzen. Einen solchen Zug nennt man in der Dienstsprache „Rangierabteilung", in diesem Falle „eine begleitete". Übrigens: Die Sicherheit für Menschen und Material sind bei der DR immer oberstes Gesetz!

Nach dem Leitspruch „Nur wer das Richtige weiß, kann das Richtige tun" wurde mit dem Aufbau und der Erfassung des DDR-Sortiments der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen und Zubehör begonnen.

Als zweckentsprechende Voraussetzung zur Organisierung einer solchen Arbeitsausstellung war der Kassenraum vom „Haus der heiteren Muse" in Leipzig wie geschaffen. Hier wurden 32 Vitrinen zur Aufstellung der Produktionsartikel nach der Sortimentsstruktur eingerichtet.

In den Verfügungen und Mitteilungen des Volkswirtschaftsrates vom 30. Juli 1962 heißt es in den Grundsätzen zur Zusammenarbeit der zentral und örtlich geleiteten Betriebe in Erzeugnisgruppen u. a.:

> „Die Ausnutzung der Reserven in allen Industriebetrieben sowie die mit den volkswirtschaftlichen Erfordernissen in Übereinstimmung zu bringende Entwicklung jedes Betriebes eines Industriezweiges machen es dabei notwendig, alle Betriebe – ohne Berücksichtigung von Unterstellungsverhältnissen und Eigentumsformen – zur planmäßigen Zusammenarbeit zu gewinnen."

Es sind also Wege der kameradschaftlichen Zusammenarbeit der Betriebe unterschiedlicher Unterstellungsverhältnisse und Eigentumsformen für die gemeinsame Lösung der Aufgaben zu finden. Auf diese Weise die volkswirtschaftlichen Aufgaben mit den Interessen jedes einzelnen Betriebes in Einklang zu bringen, ist der Sinn der Erzeugnisgruppen-Arbeit. Es handelt sich hier um einen Entwicklungsprozeß, in dessen Verlauf die Erzeugnisgruppe selbst immer festere Grundlagen im System der gesellschaftlichen Arbeitsteilung erhält. Grundlegende Aufgaben der Erzeugnisgruppen-Arbeit werden durch die Notwendigkeit bestimmt, den Widerspruch zu lösen, der zwischen den Anforderungen der technischen Entwicklung und dem zu niedrigen Niveau in der Konzentration und Spezialisierung der Produktion besteht.

Den meisten Betrieben war bisher wenig Gelegenheit gegeben, sich innerhalb der DDR sowie des internationalen Standes eine konzentrierte Übersicht zu verschaffen.
Die Arbeitsausstellung soll sich deshalb als technisch-wissenschaftliches Zentrum der Industrie mit allen angeschlossenen Betrieben entwickeln.

Die wachsenden Anforderungen des Kampfes um den wissenschaftlich-technischen Höchststand zwingen gerade dazu, die Kräfte des Industriezweiges und der Leitung der VVB zu konzentrieren. Die Aufstellung des Perspektivprogramms über die Tendenzen der Entwicklung des Bedarfs, der Technologie, Standardisierung, Spezialisierung und Kooperation bis zur allseitigen Senkung der Kosten erfordern eine tiefgründige Kenntnis des jetzigen Standes.

Die qualitativen Forderungen an die Neu- und Weiterentwicklungen von Modelleisenbahnen und Zubehör sind ebenfalls augenscheinlich in der ständigen Arbeitsausstellung unmittelbar zu erkennen.

Die Produktion beliebiger Erzeugnisse kann heute kaum noch ohne wissenschaftlich ausgearbeitete Konzeption für die Gestaltung des Erzeugnisses und für die Technologie seiner Herstellung erfolgen. Kleinere und mittlere Betriebe verfügen oft nicht über die notwendige ökonomische Basis und die qualifizierten Konstrukteure und Technologen, um solche Konzeptionen allein ausarbeiten zu können. Es ist deshalb zu erforschen, welche Betriebe mit Haupt- und Nebenproduktion sowie ihre Sortimente oder bestimmte Artikel entsprechend dem Bedarf als Schwerpunkte anzusehen sind. Damit ist verbunden, die Produktion der Erzeugnisgruppe mit den Bedürfnissen der Volkswirtschaft qualitativ und quantitativ richtig abzustimmen.

Wenn auch die ständige Arbeitsausstellung nicht sofort den Plan der neuen Technik ergibt, so beinhaltet sie doch die Voraussetzung zur Ausarbeitung. Die Spezialisierung ist auf Grund der ausgestellten Artikel im Vergleich zum gesamten Sortiment zu entwickeln. Dazu gehören auch solche Tatsachen, daß offensichtlich Produktionssortimente gleicher Artikel in einer unvertretbaren Anzahl vorhanden sind, welche nur zur Zersplitterung einer rationellen Produktion führen.

Durch die Aufstellung der Artikel in der Zusammenfassung nach der Sortimentsstruktur wird für die Aufgaben der Standardisierung ein unmittelbarer Vergleich geboten. Hier sind noch große Reserven für eine rationellere und kostensenkendere Produktion gegeben. Wie oft ist man den Meinungen begegnet, daß einerseits von der Industrie dem Handel Kritiken einer nicht qualitativ ausreichenden Einkaufshandlung und andererseits vom Handel der Industrie gegenüber für die Hersteller der Erzeugnisse ähnliche Kritiken gegeben wurden. Dabei kamen diese Erkenntnisse aus Einzelbeispielen, ohne ausreichend auf die grundsätzlichen Ursachen Bezug zu nehmen. Es kommt weiter hinzu, daß beim Handel zum größten Teil noch die Unkenntnis zu den Erfordernissen der Produktionsaufnahme eines Erzeugnisses besteht. Umgekehrt ist auch in der Industrie nicht die ausreichende Kenntnis vorhanden, die für die Lösung der Handelsaufgaben erforderlich ist. Dem ZWK, Berlin – als Leitungsorgan für den Binnenhandel – war bisher eine Übersicht der Produktionsangebote mit der Auslastung der insgesamt 22 Bedarfsträger des Binnenhandels nicht gegeben. Gleiche Merkmale und Erkenntnisse fehlten auch der VVB und der Erzeugnisgruppe, um daraus zielstrebige Auswertungen vornehmen zu können.
Für die Disposition des Binnenhandels gab es daher keine Erfassung und Übersicht, die eine allumfassende Kenntnis für eine neue Zusammenarbeit gewährleistet.

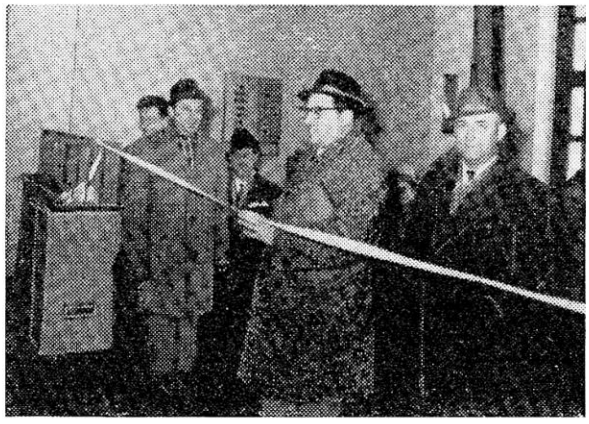
Durch die für die Industrie und besonders für die Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen und Zubehör geschaffene Arbeitsausstellung war ein Einkaufszentrum entstanden, welches einmalig allen bekannten Möglichkeiten wie Messen oder Einkaufshandlungen anderer Industriezweige entsprach.

Den Einkäufern, Branchenleitern und Disponenten wurden in der Arbeitsausstellung gute Übersichten nach Produktionssortiment, Struktur und Preislagen geboten.
Zusammenfassend kann gesagt werden:

Durch die Verdichtungen der Dispositionen zum Gesamtangebot der Produktion pro Artikel und Betrieb ergeben sich für die Auswertung der zentralen Leitungen des Handels und der Industrie Erkenntnisse zu folgenden Punkten:

1. Auslastung pro Betrieb und Eigentumsform,
2. Bedarf pro Betrieb und Artikel, für Zusatzforderungen oder Nichtauslastungen,
3. Bestände im Binnenhandel, die nicht im Planzeitraum abgesetzt werden,
4. Bedarfs- und Marktforschung, welche später noch im Lochkartensystem oder durch maschinelle Daten erfaßt werden kann,
5. Arbeitsgrundlage für die Erzeugnisgruppe und Einschätzung zum Perspektivplan pro Betrieb,
6. Ausgangsbasis für die Produktions-Organisation, der Forschung und Entwicklung, Spezialisierung und Rationalisierung der Produktion,
7. Übersicht bereits vor Messebeginn durch die neue Methode der Kaufhandlung in den Arbeitsausstellungen aller Aussteller zum Bedarf der hauptsächlichsten Partner des Binnenhandels.
   Dadurch können die sich ergebenden Abweichungen und evtl. Schwächen zum Produktionsangebot nach oben oder unten von den zentralen Leitungen operativ geklärt werden.

Um eine allumfassende Mitwirkung zur Entwicklung der Produktionssortimente zu erhalten, ist es notwendig, daß sich auch die Modelleisenbahnfreunde aktiv hieran beteiligen. Durch die Eröffnung des Arbeitszentrums während der Leipziger Frühjahrsmesse 1965 sind die ersten Anfänge bereits entstanden. Als Erleichterung zur Meinungsäußerung hierzu sind Testbogen an der Kasse in Empfang zu nehmen, die von den Modelleisenbahnfreunden nach ihren Erkenntnissen und Wünschen auszufüllen sind.
Wir hoffen, daß sich in Zukunft diese begonnene neue Methode der Zusammenarbeit zwischen Produktion, Handel und Verbraucher intensiv fortsetzen wird, damit das Sortiment der Modelleisenbahnen und Zubehör ständig weiter entwickelt werden kann. Der Zweck der Arbeitsausstellung wäre damit in sinnvoller Weise erreicht.

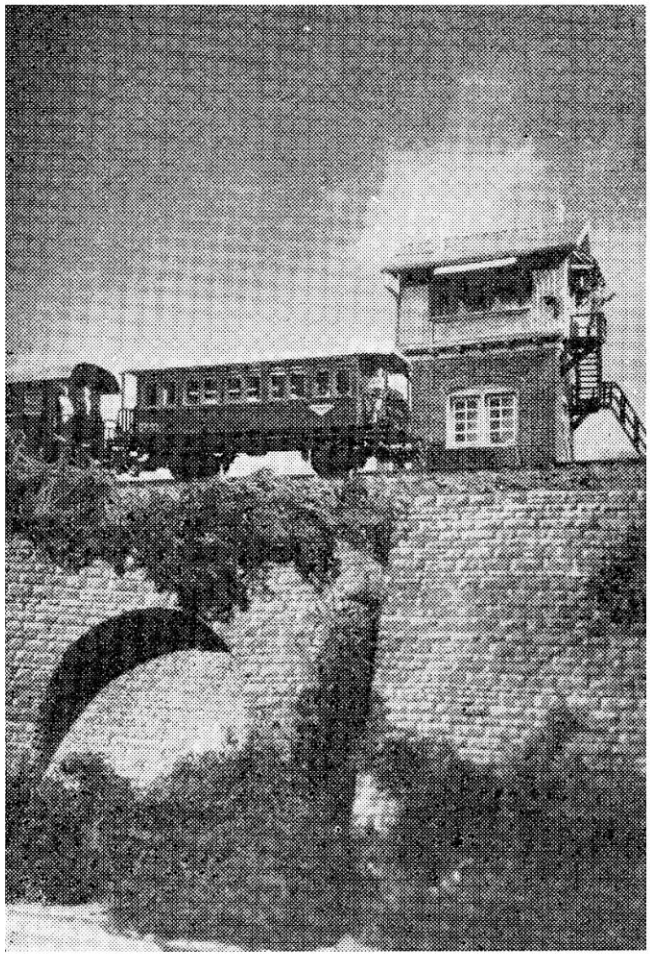


Das „Eröffnungszeremoniell" mit dem Leiter der Erzeugnisgruppe Kollegen Horn, Werkdirektor im VEB Piko, Sonneberg.

R. Schulze, VVB Spielwaren, Leiter der Außenstelle Leipzig

Im nächsten Heft lesen Sie u. a.

Messeneuheiten
Modellbahn-International
Hobby-Fachteil
Die genormten Modellbahnen



„Hoch drob'n auf dem . . . . . "

Die Modellbahnindustrie diskutiert mit den Modelleisenbahnern!

Wie wir kurz vor Redaktionsschluß erfahren, führt der VEB Piko, Sonneberg eine Kundenversammlung während der Leipziger Herbstmesse 1965 durch. Leider waren uns zu diesem Zeitpunkt noch nicht der genaue Termin und Ort bekannt. Wir empfehlen allen interessierten Modelleisenbahnern, sich in den Modellbahnfachgeschäften in Leipzig bezüglich dieser Veranstaltung zu informieren.

Bild, wieder einmal wie so oft „Kluges Standard-Wolkensortiment." Ansonsten ist auch diese Aufnahme mit den unverkennbaren „Klugeschen Talent" hergestellt unter dem Motto Eisenbahn und Landschaft

TT-Gleisplan mit guten Möglichkeiten

Mit diesem TT-Gleisplan 1,10×1,80 hat der Modellbahnfreund Max Wummer aus Weimar eine gute Anregung für einen interessanten Betrieb gegeben. Die Strecke A (Stromkreis 1) ist eine durchgehende, mit Schleifen verlängerte Hauptstrecke, die trotz gleicher Fahrtrichtung den Bahnhof nach beiden Seiten auf den Bahnsteigen 2 und 3 durchfährt. Etwa in der Mitte derselben, auf der Bergstrecke, befindet sich ein Haltepunkt. Die Strecke B (Stromkreis 2) beginnt auf Bahnsteig 1 und kann nach einer großen Schleife entweder in einer Fabrik enden oder über Bahnsteig 3 auf die Strecke A übergeleitet werden; um wieder auf Bahnsteig 1 einzutreffen. Auf dieser Anlage ist Zweizugverkehr mit Überleitungen von einem Stromkreis zum anderen sowie Rangierdienst nach beiden Abstellgleisen möglich. Die Form der Streckenführung läßt eine gute Geländegestaltung zu.

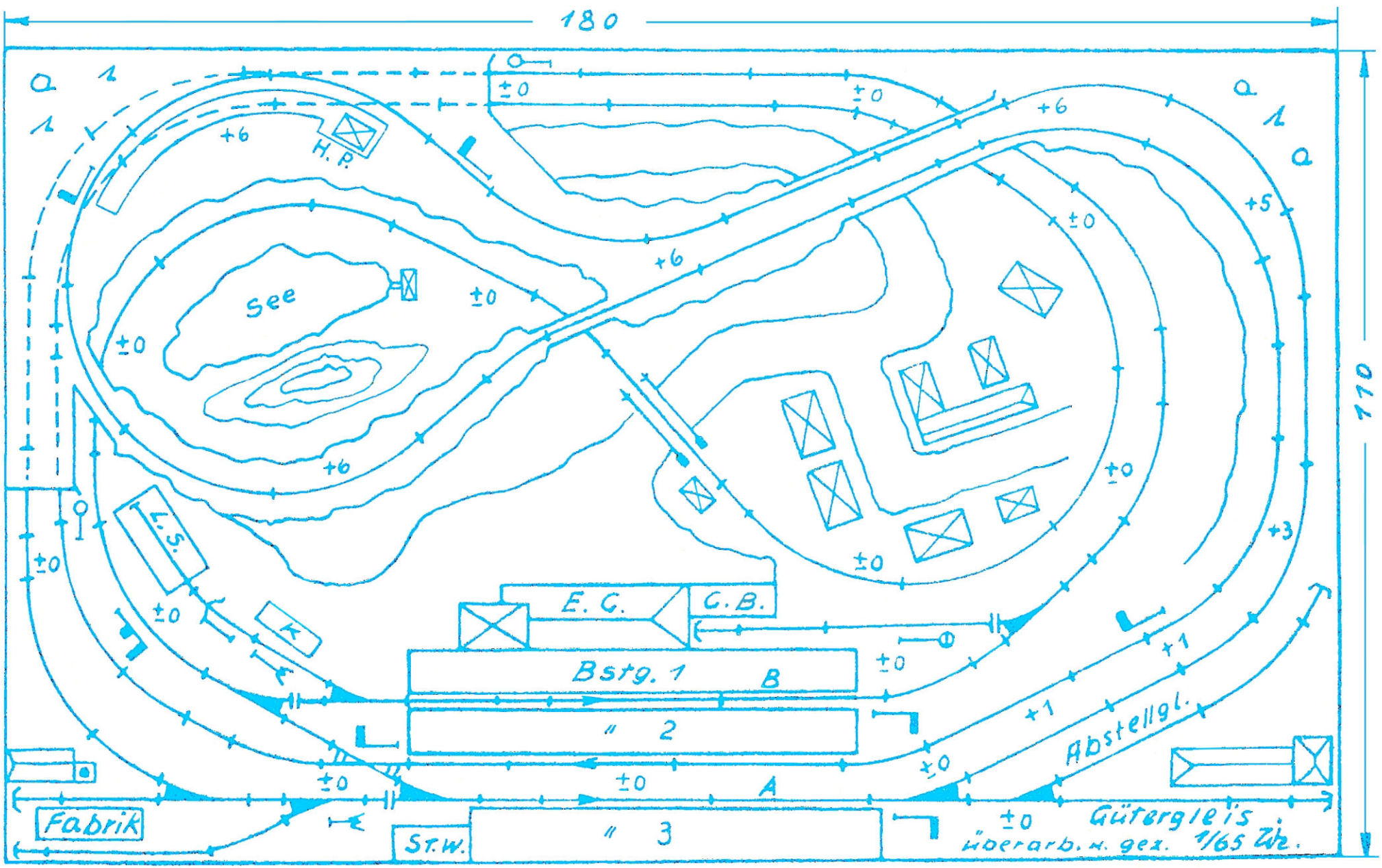
Benötigtes Gleismaterial:
30 St Gleise 2/1 gerade, 20 St 1/1 gerade, 12 St 1/2 gerade, 10 St 1/4 gerade, 30 St 2/1 gebogen, 17 St 1/1 gebogen, 2 St 1/2 gebogen, 5 St Prellböcke, 1 St Kreuzung, 4 Paar Weichen (elektromagnetisch).

Benötigte Signale:
1 St Form-Hauptsignal, zweiflüglig,
5 St Form-Hauptsignale, einflüglig,
Wartesignale – Selbstfertigung.

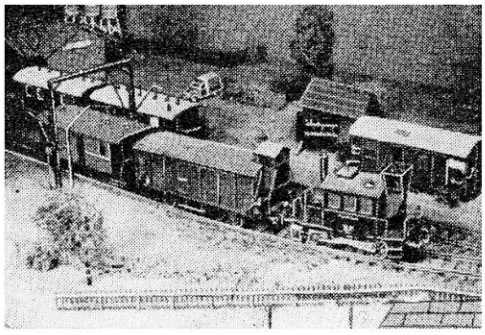
Benötigtes sonstiges Zubehör:
1 Bahnhof „Neustadt", 1 Haltestelle, 2 Güterböden, 1 Fabrik, 1 Lokschuppen – einfach –, 1 Kohlenbansen, 1 Wasserkran, 1 Stellwerk.

K. We . . .

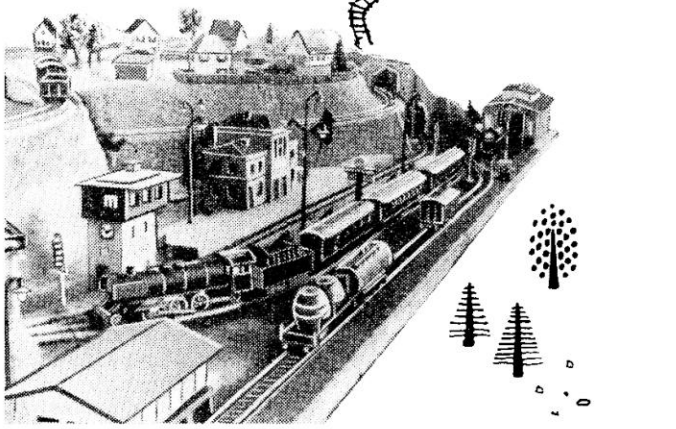
TT-GLEISPLAN MIT GUTEN MÖGLICHKEITEN



MODELLBAHN *International*



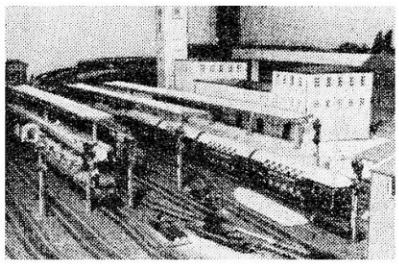
MÜNCHEN

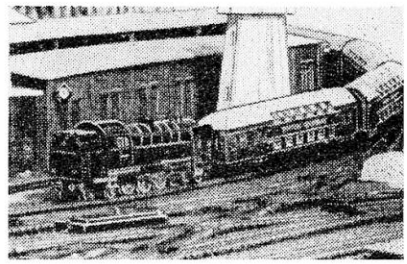


WROCŁAW

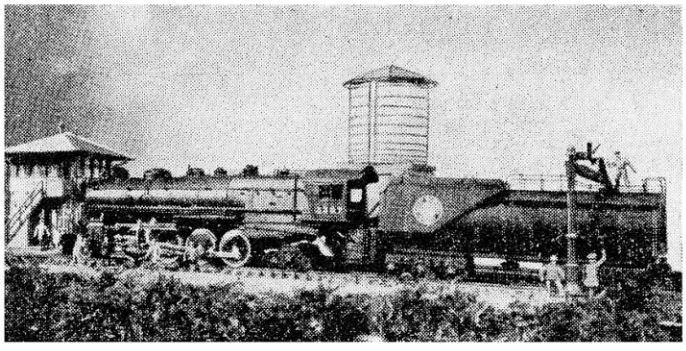
Unsere internationale Modellbahnreise beginnt dieses Mal in München. Wir fahren mit dem „Glaskasten" nach Wroclaw (17 km/h) zum Modellbahnfreund Bukato. Dort steigen wir in den Schnellzug nach Ansbach, wo wir die Bahnhofsanlage und das Bw des Herrn Bradacz besichtigen.

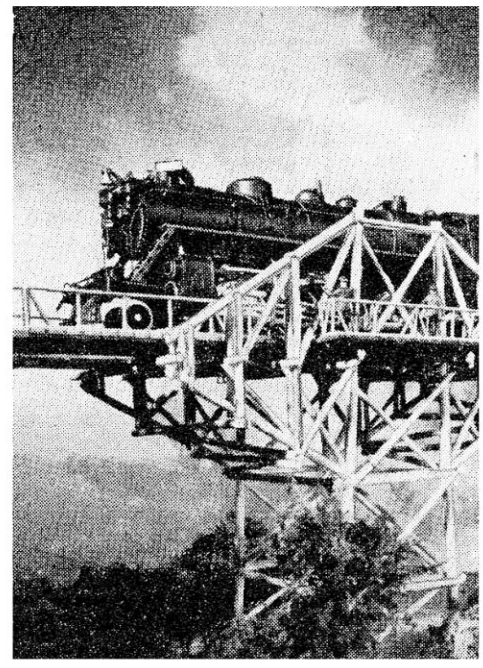
„Kluge" Modelleisenbahner, wie wir sind, riskieren wir noch einen Blick nach den USA (bei Lommatzsch/Sa.).





ANSBACH





len, daß sich die daran geknüpften Erwartungen, bei der eigenen Jugend des Landes eine entsprechende Resonanz und Begeisterung für den Modellbausport zu erwecken, erfüllt haben. Die Weltmeisterschaft war für breite Teile der finnischen Jugend ein internationales Ereignis, woran sich ihre Begeisterung entzünden konnte.

Hierzulande, wie in den meisten westeuropäischen Ländern, spielt das Problem der „raggers", der sogenannten Halbstarken, eine besondere Rolle. So gesehen, sind die Bemühungen der Organisatoren und Veranstalter sehr lobenswert, mit Hilfe der breiten Einbeziehung und Interessierung der finnischen Jugend an den Spielen den polytechnischen Modellbau und Flugmodellsport zu popularisieren. Das ist ein Beispiel, das hinsichtlich der öffentlichen Propagierung und der Breitenwirkung unserer Bezirks- und DDR-Ausscheidungswettkämpfe nachahmenswert ist, denn zur Zeit kennt nur der enge Kreis der unmittelbaren Teilnehmer die Veranstaltungstermine.

Bei einer Bevölkerungsanzahl Finnlands von 4,5 Millionen, also nur etwa ein Viertel der DDR-Bevölkerung, stehen den 15 000 Mitglieder des DDR-Aero-Clubs immerhin 11 000 Mitglieder in Finnland gegenüber.

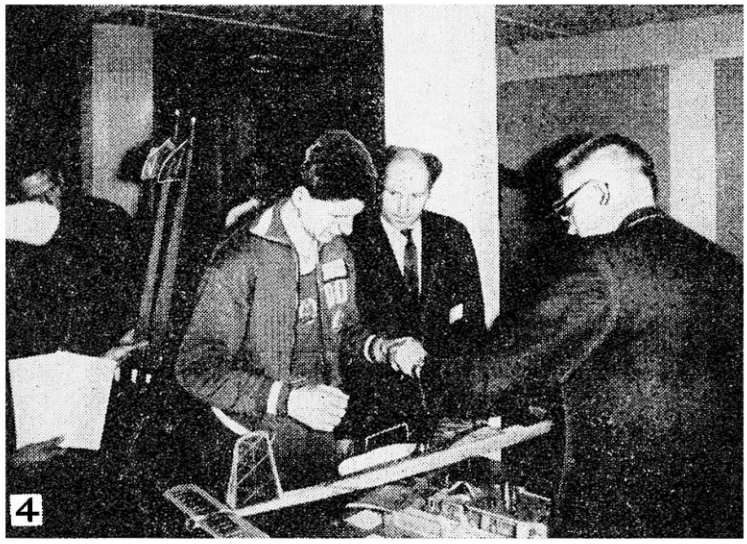
Studium und Auswertung des internationalen Sortiments- und Leistungsstandes

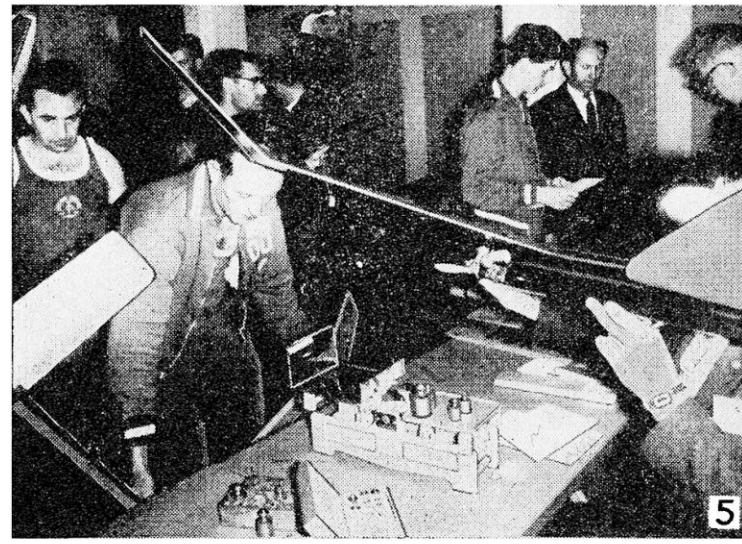
Für die weitere Verbesserung und Entwicklung des Sortimentes Modellbau und Basteln in der DDR haben wir die hervorragende Gelegenheit der Weltmeisterschaft, an der über 200 aktive Sportler aus 27 Ländern aller Erdteile teilnahmen, genutzt, um den internationalen Leistungs- und Sortimentsstand, zwischen denen ein enger Zusammenhang besteht, zu studieren und unseren Forderungen gegenüber der Produktion zugrundezulegen. Wie unbefriedigend der gegenwärtige Zustand auf diesem Gebiet ist, wird vielleicht am besten dadurch deutlich, daß wichtige Antriebselemente aus der DDR-Produktion in den Wettkampfmodellen keine Empfehlung für den VEB Carl Zeiss Jena, überhaupt nicht vertreten waren. So ist es z. B.

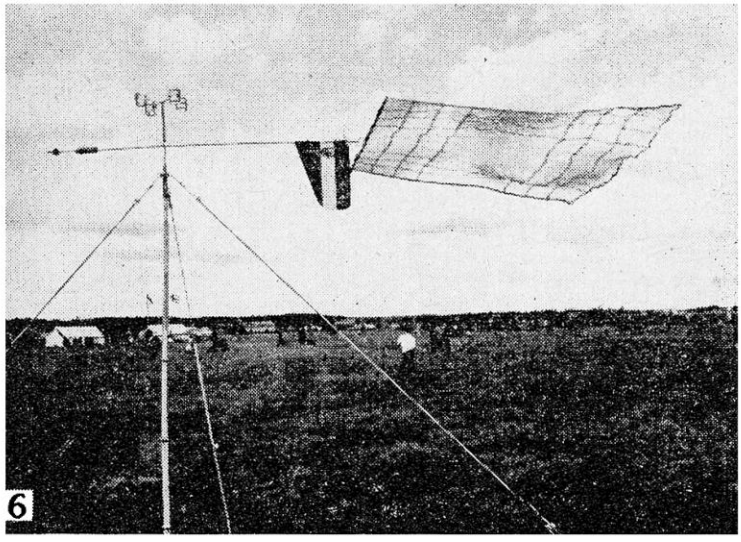
2. Begrüßung des DDR-Delegationsleiters Sportfreund Degenhardt Lück

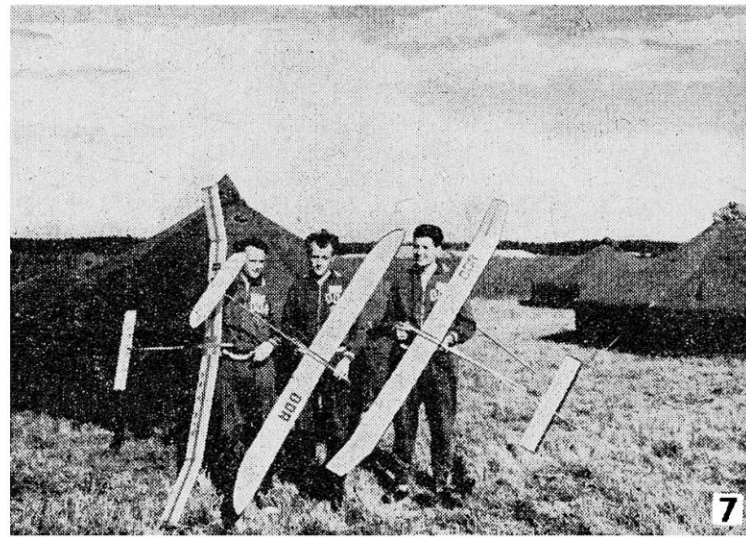
3. Empfang des finnischen Aeroklubs und des Rates der Stadt

Weltmeisterschaften im Freiflug aus Finnland

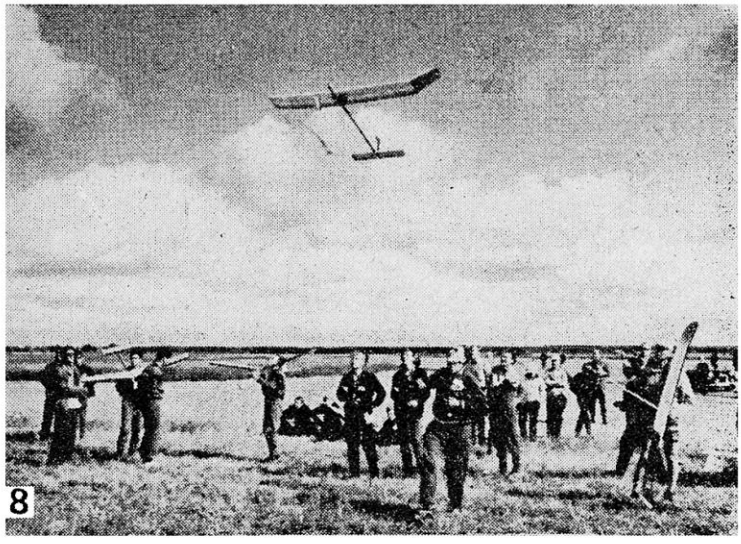

4


5

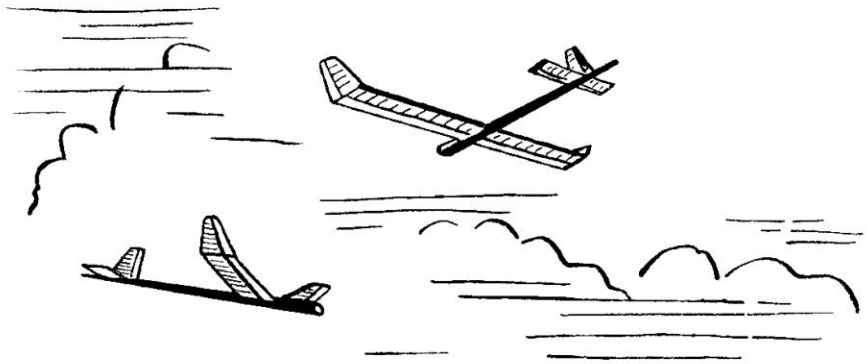

6



7

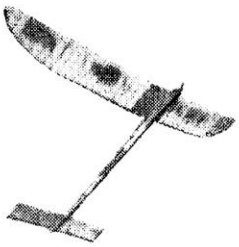

8

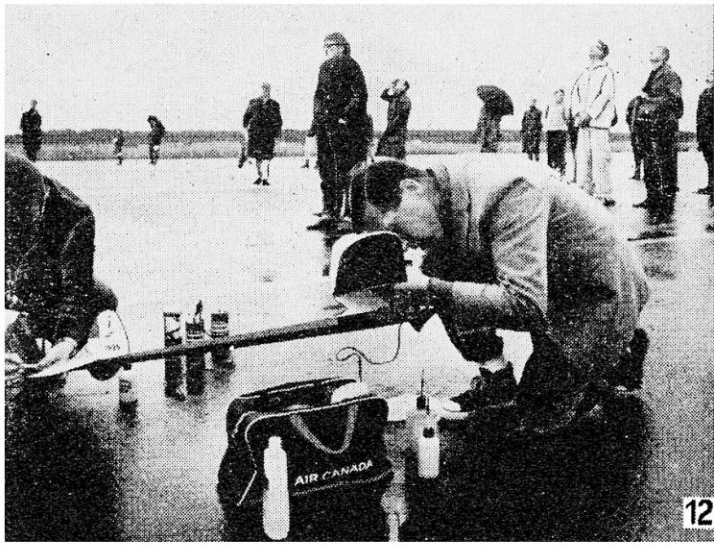
9



10

11





12

14

13

4. Gewichtskontrolle der Klassen F 1 B und F 1 C
   Im Bild Sportfreund Löffler (DDR)
5. Benthin, dahinter Sportfreund Kämmer (DDR)
6. Windfahne mit Schalenwindmesser
7. DDR-Mannschaft der Klasse F 1 A (DDR)
8. Modell von Sportfreund Oschatz
   Starthelfer: Sportfreund Kubiak (DDR)
9. Werden es diesmal für Sportfreund Schreiner (DDR) 180 Sek. werden?
10. Modell von Sportfreund Simonov (UdSSR)
    Starthelfer: Sokolow, chef d'équipe (UdSSR)
12. Der Kanadier Don Elliot bei der Startvorbereitung
13. Start in der 2,5-ccm-Klasse
    Sportfreund Benthin (DDR)
14. Der Finne Paila Oulu

daß selbst die DDR-Wettkampfteilnehmer auf Grund gemachter Erfahrungen auf italienische, norwegische und andere Baumuster zurückgriffen. So sei hier vorweggenommen, daß das nicht ohne Rückwirkung auf die Plazierung unserer Mannschaft geblieben ist, an die zweifellos höhere Erwartungen geknüpft wurden. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die ungenügende qualitative und quantitative Bereitstellung von Bauteilen und Antriebselementen auch ein außerordentlich ernstes Hemmnis in der Entwicklung des Modellbaues zur Breitenbetätigung und damit der planmäßigen Nachwuchssicherung auch für den Spitzensportler im Modellflug darstellt. Seit Jahren produzieren wir Diesel- und Glühkerzenmotore, und die Industrie führt Klage über zu geringe Abnahmemengen. Es nimmt sich aber nicht gut aus, wenn auch die Teilnehmer der sozialistischen Länder mit italienischen „Super Tiger", amerikanischen „Cox" und anderen Motorentypen starten. Welch riesiger Absatzmarkt bleibt hier unerschlossen!

Plazierung in den einzelnen Klassen

F 1 A Segelmodelle mit Flächeninhalt von 32–34 dcm²

Teilnehmer: 59

Einzelwertung:

1. Platz Anton Bucher, Schweiz
2. Platz John O'Donnel, England
3. Platz Kjell Bentzen, Norwegen

Plazierung der DDR-Teilnehmer:

19. Platz Johann Schreiner
29. Platz Dieter Ducklauß
45. Platz Albrecht Oschatz

Mannschaftswertung: 22 Länder

1. Platz England
2. Platz ČSSR
3. Platz UdSSR

Titelverteidiger der Mannschaftswertung: UdSSR

Plazierung der DDR-Mannschaft:

8. Platz hinter Schweden und vor Italien

F 1 B Gummimotormodelle

Teilnehmer: 64

Einzelwertung:

1. Platz Thomas Køster, Dänemark
2. Platz Vladimir Matweev, UdSSR
3. Platz Bengt Johansson, Schweden

Plazierung der DDR-Teilnehmer:

26. Platz Joachim Löffler

Mannschaftswertung: 25 Länder

1. Platz Schweden
2. Platz Jugoslawien
3. Platz USA

Plazierung der DDR-Mannschaft:

14. Platz

F 1 C Motormodelle 2,5 ccm

Teilnehmer: 53

Einzelwertung:

1. Platz Alberto Dall 'Oglio, Italien
2. Platz M. Bourgeois, Frankreich
3. Platz Evgenii Verbizkii, UdSSR

Plazierung der DDR-Teilnehmer:

40. Platz Rolf Kämmer
42. Platz Joachim Benthin

Mannschaftswertung: 21 Länder

1. Platz Italien
2. Platz USA
3. Platz UdSSR

Plazierung der DDR-Mannschaft:

17. Platz hinter Niederlande und vor Dänemark

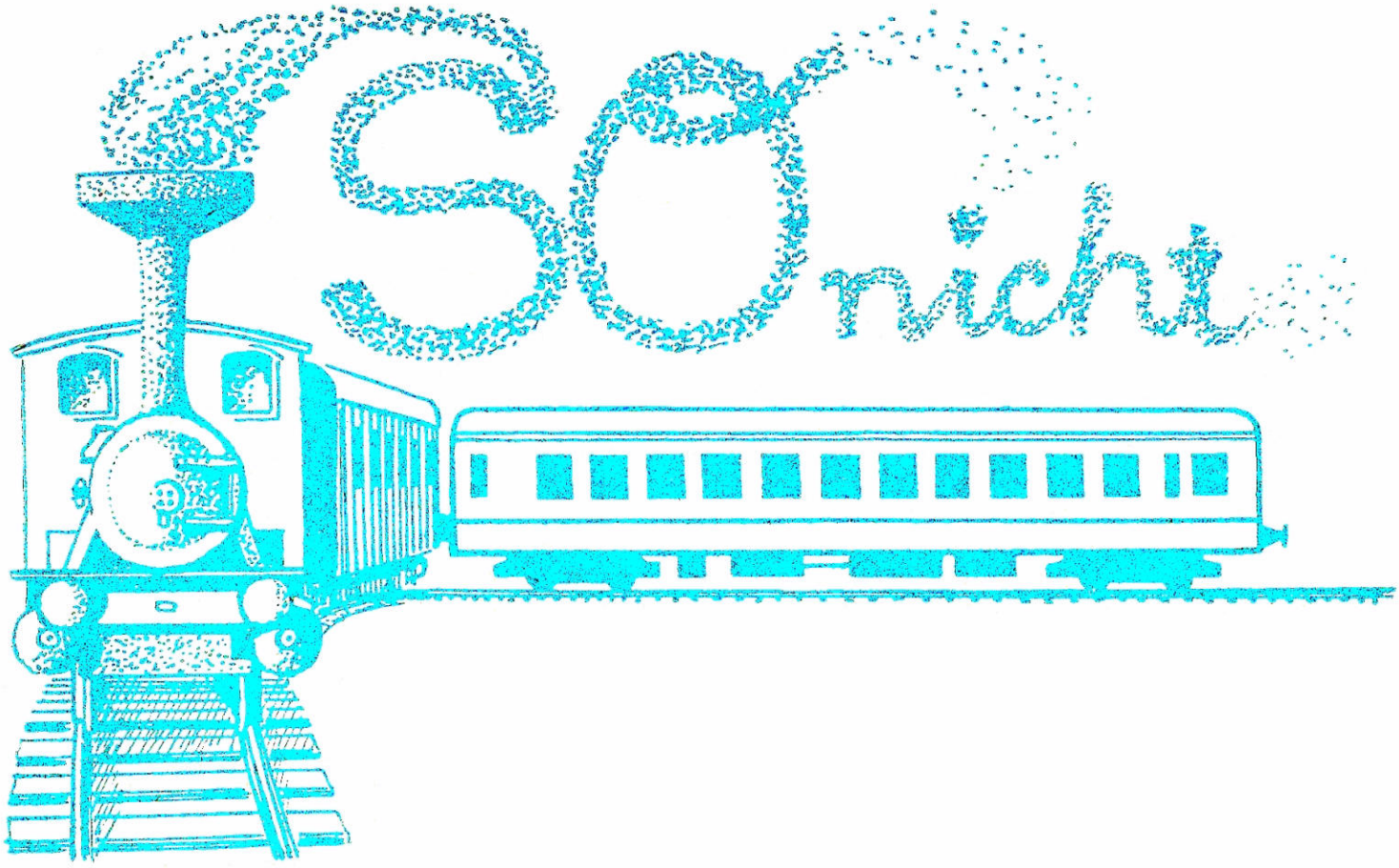
Kilz

SEIT JAHREN EIN BEGRIFF
FÜR JEDEN
MODELLEISENBAHNER

Die „Te Mos"-Kollektion bietet stabile, formschöne und und vorbildgetreue Modelle in reichhaltigster Auswahl bei ständigen Neuentwicklungen.

GEBÄUDE - MODELLE

HERBERT FRANZKE KG . „TE MOS"-WERKSTÄTTEN
KÖTHEN (ANHALT)



. . . muß man zu dieser Zugzusammenstellung sagen. Wie man es in der Baugröße H0 besser machen kann, sollen die folgenden Zeilen zeigen.

Auf sehr vielen Modellbahnanlagen kleineren Ausmaßes sieht man D-Züge von enormer Länge verkehren, ohne daß der „Schöpfer" dieser Anlage sich in Verbindung mit dem Anlagenmotiv Gedanken gemacht hat, ob seine Anlage überhaupt die Voraussetzungen für eine derartige Zuggarnitur bietet. Solch eine Sache sieht meist so aus: Ein Empfangsgebäude mit Nebenbahncharakter, Bahnsteiglänge 40–60 cm. Die Lok des Zuges steht bereits hinter dem Ausfahrtssignal, der letzte Wagen noch vor dem Einfahrtssignal. Verläßt dann der Zug mit dem letzten Wagen den Bahnhof, erscheint die Lok bereits am Einfahrsignal wieder. Solche „Kreissägenkompositionen" degradieren das Hobby „Modelleisenbahn" zum Spielzeug und geben den Erbauer und das Modellbahnwesen der Lächerlichkeit preis.

Sehen wir uns doch einmal einen kurzen D-Zug, wie er beim Vorbild verkehrt, auf seine Modellänge hin an. Als erstes die Lok, nehmen wir an die V 200, mit 210 mm LüP, 4 D-Zugwagen mit einer LüP von 215 mm, von Pack- und Speisewagen ganz abgesehen, ergibt dies eine Zuglänge von 1070 mm, also 1,07 m, dazu kommt noch der Pufferabstand von 8 mm zwischen den einzelnen Fahrzeugen, also nochmals 32 mm und die Zuglänge beträgt somit insgesamt 1,10 m. Derartig kurze D-Züge sind aber beim Vorbild meist Einzelerscheinungen.

Ein D-Zug verlangt also eine Bahnsteiglänge von 140–160 cm. Auch muß das Empfangsgebäude des Bahnhofs einen städtischen Charakter aufweisen. Solche Voraussetzungen finden wir aber erst auf Anlagen bei einer Größe von 3,0×1,0 m an. Nicht jeder aber hat soviel Platz für seine Heimanlage. Für kleinere Anlagen ist der Nebenbahn- oder Vorortverkehr als Motiv viel geeigneter und auch vielseitiger. Dabei wirken auch kurze Güterzüge und gemischte Personenzüge mit Güterbeförderung sehr gut.

Sehen wir uns doch einmal unter diesen Gesichtspunkten das Angebot unserer Modellbahnindustrie an. Für den Liebhaber der Dampflokomotiven stehen folgende Baureihen zur Verfügung:

BR 24, BR 64, BR 75, aus dem Hause Gützold
BR 50, BR 80, BR 81, BR 89, vom VEB Piko
BR 84, von der Firma Hruska.

Aber auch die Anhänger der elektrischen Zugförderung sind in der Lage, ihre Züge vorbildgerecht zu bespannen. Dafür stehen folgende Typen im Angebot bereit:

E 44, E 44^5, Bauart AEG
E 46, E 69, alle vom VEB Piko.

Bei Dieselloks lassen sich die

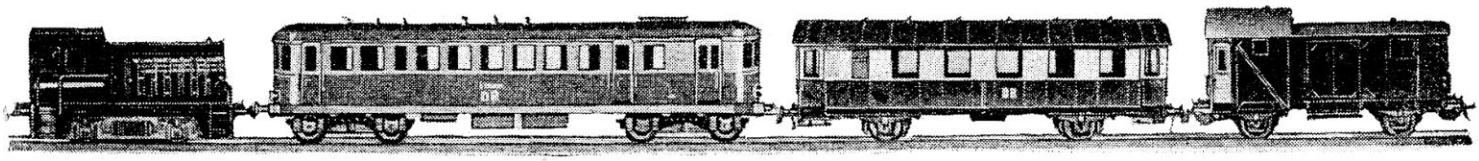
V 200 und die BN 150 von der Firma Gützold

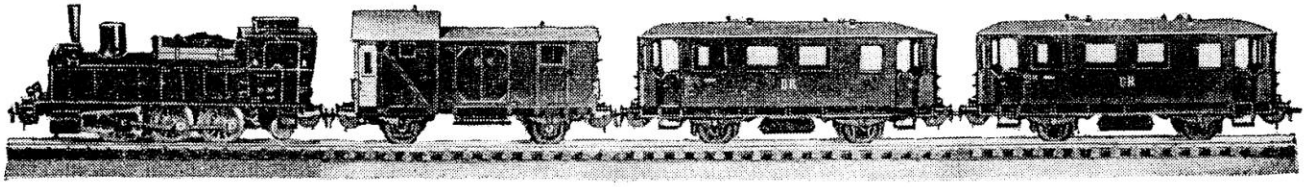
gut verwenden. Die Verbrennungstriebwagen VT 135 und VT 33 vom VEB Piko, letzterer auch im Einsatz als Eilzug, eignen sich besonders gut für solche kleinere Anlagen, zumal diesen beim Vorbild oft zwei bis drei Güterwagen beigestellt werden.
Aus dem Sortiment „Reisezugwagen" bieten sich die zweiachsigen Typen, die Abteilwagen sächsischer Bauart, vor allem vom VEB Piko und der Firma Herr geradezu für diesen Zweck an. Der Mitteleinstiegwagen der Firma Hruska und der Doppelstockzug der Firma Schicht lassen sich sehr gut für kurze Eilzüge, ja sogar als Wendezüge verwenden. Hat man die Absicht, solch einen Wendezug einzusetzen, so ist es allerdings erforderlich, eine Wagenstirnseite als Steuerabteil umzubauen.
Einige dieser Fahrzeuge, gut kombiniert, ergeben sehr reizvolle Zuggarnituren und wirken interessanter als ein langer, vorbildwidriger D-Zug. Deshalb soll aber hier nicht der D-Zug verurteilt, sondern nur dort eingesetzt werden, wo er eine Daseinsberechtigung hat. Also bitte, ihr Freunde der schnellen Züge, werft nicht mit Feldsteinen, wenn hier eine Lanze für den Nebenbahnzug gebrochen wird. Vielleicht gibt es auch für euch dabei einige Anregungen. Nachdem wir nun wissen, welche Fahrzeuge sich für diesen Zweck eignen, möchte ich ihnen einige Zugzusammenstellungen für kleinere und mittlere Anlagen aufzeigen.

Wer eine kleine Anlage mit einem Oval und einem abzweigenden Stumpfgleis sein eigen nennt, kann auf dieser den VT 135 mit einem Beiwagen und ein bis zwei Güterwagen, z. B. einem O-Wagen und einem G-Wagen, einsetzen. Auch eine Lok der BR 89 mit zwei Abteilwagen und ein oder zwei Güterwagen geben eine Zuggarnitur für derartige Strecken ab. Ist die Anlage etwas größer geworden, und der Bahnhof nebst Ort etwas gewachsen, vielleicht ist auch ein Industrieanschluß zu einem Sägewerk, Steinbruch oder ähnlichem dazu gekommen, dann lohnt schon der Einsatz eines Personenzuges, welcher die Arbeiter zum Arbeitsplatz in die nahegelegene Kreisstadt bringt, und gleichzeitig noch den G-Wagen von der Molkerei mit zur Stadt nimmt. Gegen Mittag kommt der Zug von der Kreisstadt zurück und bringt für den Industrieanschluß ein bis zwei Güterwagen mit. Schon rollt der Betrieb, Rangiervorgänge sind notwendig, die Lok muß Wasser nehmen usw. Der Zug könnte in seiner Zusammenstellung folgendes Bild zeigen:

Als Lok die BR 75, einen Güterzugpackwagen, zwei Abteilwagen,
einen Bi 24 von der Firma Herr und ein bis zwei Güterwagen.

Auf solcher Anlage kann auch noch ein VT 135 im Wechsel mit dem Personenzug verkehren. Diesem VT noch einen Güterwagen beigestellt, und schon haben wir für diese Anlage eine zweite stilechte Zuggarnitur.
Hat die Anlage aber eine ungefähre Größe von 2,4×1,2 m erreicht, sind noch mehr Möglichkeiten gegeben. Dann kann ein Personenzug mit einer Lok der BR 24, BR 64 oder BR 75 bespannt, einem Packwagen sowie drei bis vier Personenwagen, wer sie schon gebaut hat, auch die dreiachsigen Abteilwagen nach der Bauanleitung im „Signal", verkehren. Ein Güterzug könnte als Nahgüterzug mit einer Lok der BR 50 bespannt eingesetzt werden. Ein Durchgangsgüterzug mit einer V 200 oder E 44 kann unseren Bahnhof auf seinem Weg zum nächsten größeren Güterbahnhof passieren. Als Berufsverkehrszug kann ein zweiteiliger Doppelstockzug als Wendezug oder als normale Zuggarnitur verwendet werden.





Ist aber der Ort auf der Anlage dem Charakter nach ein Urlaubsziel, wäre es durchaus möglich, einen Personen- oder Eilzug, gebildet aus drei bis vier Mitteleinstiegwagen und mit einer BR 84 bespannt, einzusetzen. Eine derartige Zuggarnitur verkehrte jahrelang auf der Müglitztalbahn. Den Platz dieses Zuges kann aber auch ein VT 33 mit Beiwagen einnehmen. Samstags und sonntags wird noch ein zweiachsiger Personenwagen als Verstärkungswagen für den Ausflugsverkehr beigestellt. Für die Verbindung zweier Bezirksstädte, an deren Verbindungsstrecke der Bahnhof liegt, kann man auch eine E-Lok mit mehreren Mitteleinstiegwagen oder vierachsigen Abteilwagen, nach dem Umbauvorschlag im „Signal", einsetzen. An Stelle dieser Zuggarnituren kann aber ebensogut ein Doppelstockzug verwendet werden.

Eine interessante Zugzusammenstellung ergibt auch eine BR 89, vier Windbergwagen und ein Güterzugpackwagen. Dieser Zug verkehrte, allerdings mit einer Mayer-Mallet-Lok, auch „Kreuzspinne" genannt, auf der Windbergbahn im Bezirk Dresden.

Eine BR 75, ein Personenzugpackwagen, zwei Abteilwagen ohne Bremserhaus und einer mit Bremserhaus bilden einen stilechten sächsischen Personenzug.

Die BR 24, bei den Eisenbahnern wegen ihres Einsatzes im Flachland auch „Steppenpferd" genannt, kann mit einem Personenzugpackwagen, zwei bis drei Biuv- oder Bi 24- und Bi 33-Wagen gefahren werden und zeigt so das Zugbild, wie es im Norden Deutschlands viel zu sehen ist.

Im Raum Jüterbog sind viele Personenzüge mit zweiachsigen Personenwagen aller Bauarten und der BR 64 bespannt zu finden. Auf einer Nebenbahnstrecke im Norden des Bezirkes Leipzig verkehrt ein Personenzug in folgender Zusammenstellung:

Lok V 15^{12}, ein vierachsiger Triebwagen-Beiwagen, ein Bi 33, rotelfenbein und ein älterer, nicht genau zu bestimmender Packwagen.

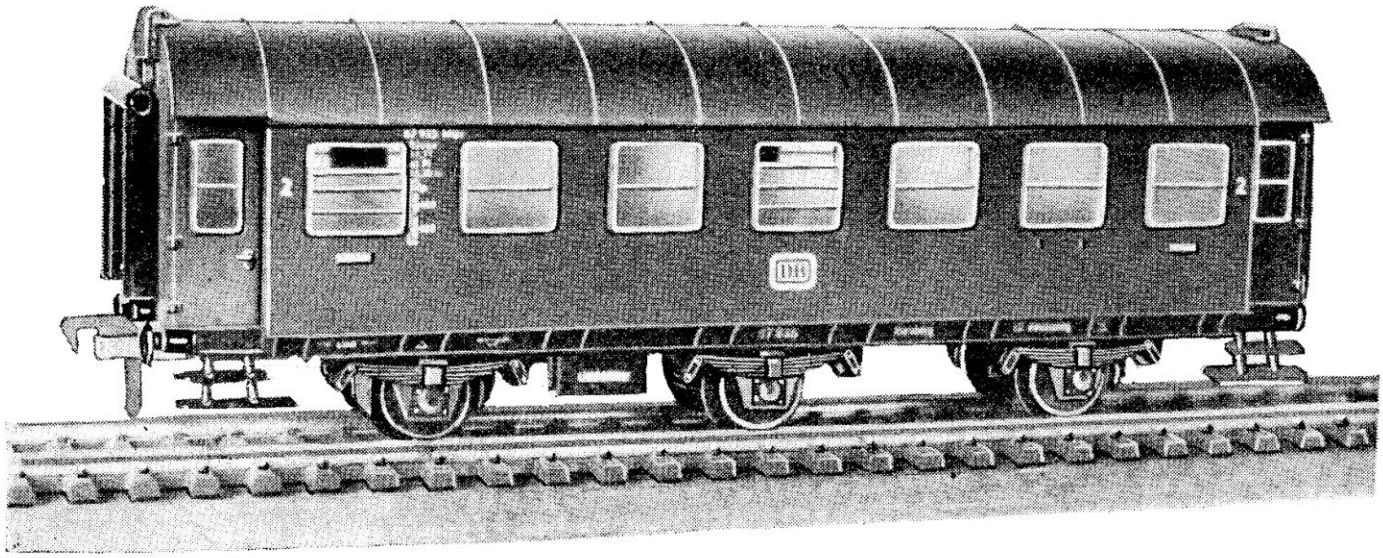
Diesen Zug können wir auf einer Modellbahnanlage wie folgt nachbilden:

Lok BN 150, ein Beiwagen vom VT 33, ein Bi 33 rotelfenbein und ein Güterzugpackwagen.

Leider ist es nicht möglich, im Rahmen dieser Zeilen auf weitere reizvolle Zugzusammenstellungen des Vorbildes und deren Nachgestaltung im Kleinen einzugehen. Ich hoffe aber, trotz der Kürze doch einigen Lesern eine Anregung gegeben zu haben und empfehle ihnen, sich etwas beim Vorbild, der Deutschen Reichsbahn, umzusehen, denn dort sind vor allem auf kleineren Nebenstrecken sehr interessante Zuggarnituren zu beobachten.

B. Pruschinsky

Modellbahnerwunsch



Was „Fleischmann" kann, sollte „Piko"auch können. Die neue Linie der DR im Berufs- und Personenverkehr wird bestimmt durch den Reko- und Doppelstocktrain. Eine gute Ergänzung zum Doppelstockzug der Firma Schicht wären Reko-Wagen von der Firma Piko.

Ihr Fachgeschäft für
Modelleisenbahnen und
polytechnische Elektro-Spielwaren

LEIPZIG O5
ERNST-THÄLMANN-STRASSE 83

KONSUM-GENOSSENSCHAFT
LEIPZIG-NORDOST . VST 3134/709

Wir führen Erzeugnisse der Firmen:

PIKO . ZEUKE . HERR . GÜTZOLD . SCHICHT
STADTILM . OWO . RARRASCH . AUHAGEN . U. A.

6 MERKMALE BEI SCHICHT-MODELLEN

Hervorragende Detaillierung

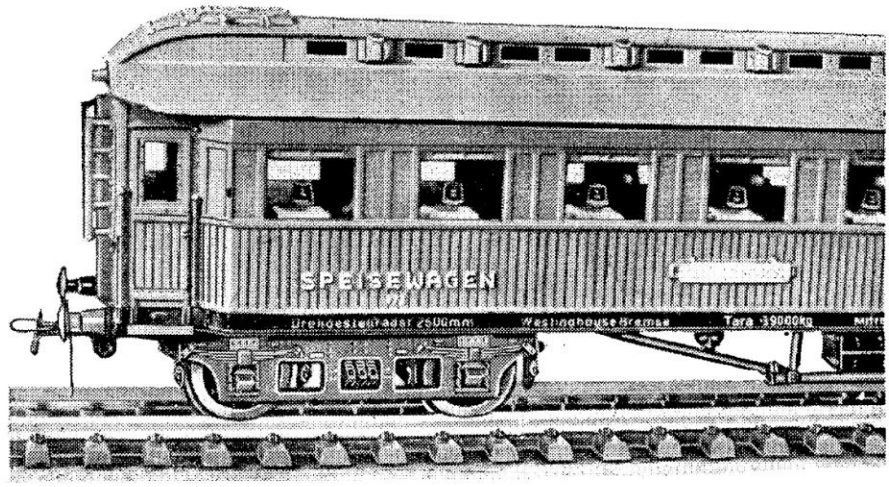
Vorbildgetreue Drehgestelle

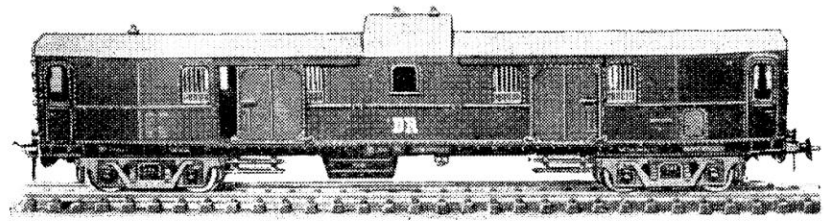
Patentierte Beleuchtungs-einrichtung

Schiebetüren im Packwagen

Inneneinrichtung

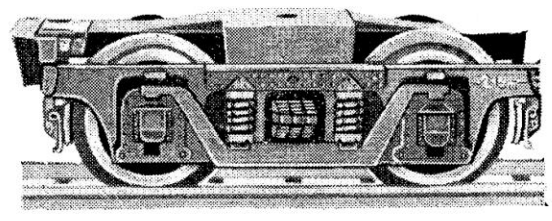
Gute Laufeigenschaften

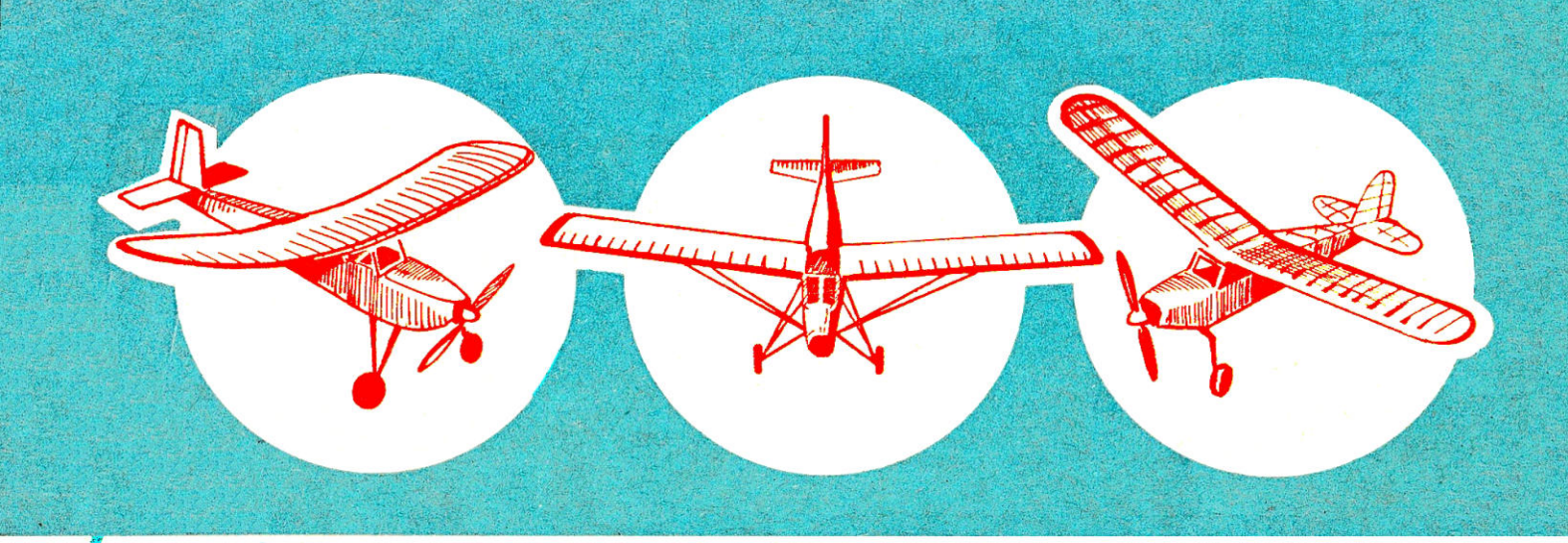




GERHARD SCHICHT . FEINMECHANIK . DRESDEN

SCHICHT





Hobby-Fachteil

MODELLFLUG SPORT ODER SPIEL?

Ich möchte versuchen, auf diese Frage eine Antwort zu geben. Vielleicht ist es angebracht, zu Beginn vor den Beiträgen über den Modellflug in dieser Zeitschrift eine kleine Vorbetrachtung anzustellen.

Modellflug ist so alt wie die Fliegerei selbst. Die Pioniere der Luftfahrt waren wohl streng genommen die ersten Modellflieger. Durch Bau und Flug mit Modellen gewannen sie erste Erkenntnisse. Zu Beginn der Luftfahrt leistete der Modellbau und Modellflug einen wichtigen Beitrag. Man kann fast sagen, er diente fast ausschließlich zu Zwecken der Forschung. Die Luftfahrt hat in diesem Jahrhundert eine kaum vorstellbare Entwicklung genommen. Selbst die Raumfahrt ist aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken.

Heute beeinflussen Luftfahrt und die Technik im allgemeinen die Entwicklung des Modellfluges. Ich denke hier besonders an die Einflußnahme der Elektronik auf den Modellflug.

Modellflug ist heute Spiel, Sport oder Hobby für Millionen Menschen auf der Welt geworden. Jung und alt ist mit einbezogen in die große Schar der „Schmalspurflieger", wie man in Fachkreisen zu sagen pflegt.

Sport und Spiel – sind wir ehrlich, kann man nicht trennen. Ein Ball ist Spielzeug und Sportgerät zugleich. Wenn Kinder mit einem Ball spielen, wird keiner sagen, sie treiben Sport. Stehen sich aber zwei Fußballmannschaften gegenüber, sagt man, sie spielen, obwohl sie Sport treiben.
Sport und Spiel gehören zusammen. Aus dem einfachen Spiel kann echte sportliche Betätigung erwachsen.

Welch ein unvergessener Augenblick – Flugplatz Wiener Neustadt in Österreich im August 1963. Nach einem dramatischen Ausscheidungskampf wird Joachim Löffler, Deutsche Demokratische Republik, Weltmeister im Modellflug.

Weltmeister zu sein, welch großer sportlicher Ruhm. Wieviel Fleiß, Ausdauer, Energie, Wissen und Können sind aber dazu erforderlich!

Etwa 200 Modellflieger aus vielen Ländern der Welt trafen sich dort, um nach dem höchsten Titel zu greifen. Aber nur wenigen war es vergönnt. Aber über den Ruhm des Sieges hinaus wuchsen viele Freundschaften. Um so mehr spürte man die große Bedeutung des Sports in unserer Zeit.

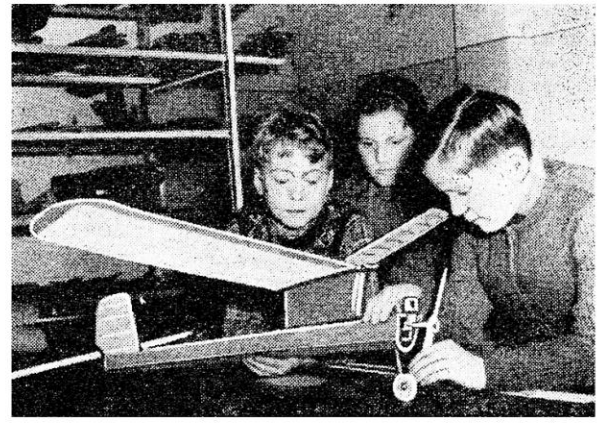
Ungezählte Wettkämpfe, Meisterschaften und viele internationale Begegnungen finden alljährlich statt. Wieviel sinnvolle Konstruktionsarbeit ist da geleistet worden. Kleine Meisterwerke der Technik stellen sich vor. Die schlanken Profile der Tragflächen verlangen kühne Bauweisen. Geringstes Gewicht und hohe Fertigkeit werden gefordert. Segelflugmodelle, Modelle mit Gummimotorantrieb und mit Verbrennungsmotoren, Fesselflugmodelle, Modelle mit einem Gewicht von 1–2 g!!, die Flugzeiten von vielen Minuten erreichen – Saalflugmodelle – nur funkferngesteuerte Modelle, all das ist immer wieder zu bewundern.

Da ist die Sekunde des Starts oft entscheidend für den Sieg beim Wettkampf. Wie fiebert da alles vor dem Start und wie lösen sich dann Spannung und Konzentration, wenn der Start geglückt ist und das Modell hoch oben im freien Flug seine Kreise zieht. Ein immer wieder schöner und stolzer Anblick. Da kauft sich ein kleiner Steppke von seinem Taschengeld einen Modellbaukasten und beginnt in der Küche mit dem Zusammenbau. Vielleicht hilft der Vater ein wenig. Er kann es gar nicht erwarten, endlich fertig zu sein. Viele Stunden muß man schon aufwenden, obwohl in Baukästen viele Teile vorgearbeitet sind. Dann aber ist es soweit. Der erste Start erfolgt. Freude, oder aber auch vielfach Enttäuschung liegen beieinander.

Hier bieten sich die Arbeitsgemeinschaften der Jungen Pioniere oder der Gesellschaft für Sport und Technik an, mitzumachen. Hier kann man von den Erfahrungen der Älteren lernen und kommt schneller zum Erfolg. Sie tragen den Gedanken des Fliegens in unsere jungen Menschen hinein, begeistern sie für den Flugsport.

Viele gehen diesen Weg weiter, werden Segelflieger, Motorflieger oder Fallschirmsportler. Die Besten stehen dann später in den Reihen unserer Nationalen Volksarmee als Piloten oder steuern später die großen silbernen Vögel der Interflug. Vergessen wir nicht die große polytechnische Be-

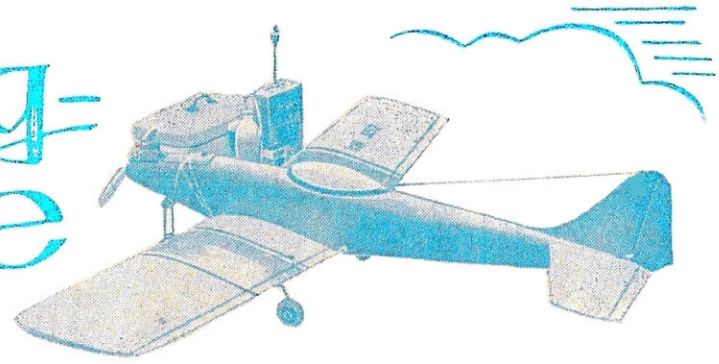
deutung des Modellfluges. Im hohen Maße erwerben hier junge Menschen Kenntnisse und Fertigkeiten, die sie befähigen, im Beruf ihren Mann zu stehen. Knobeln und konstruieren gehört nun mal zum Modellflug, ein Umstand, der heute leider nicht immer genügende Beachtung findet.
Vielleicht ist der kleine Steppke, der heute sein erstes Modell dem Spiel des Windes überläßt, morgen Weltmeister? Wer kann es wissen?



Bilder von der Arbeit einer Arbeitsgemeinschaft Flugmodellbau im Pionierhaus Brandenburg.

Kurt Seeger

Freiflug-Modelle



In diesem Artikel wollen wir die verschiedenen Arten von Flugmodellen kennenlernen.

Sicher hat jeder schon einmal Flugmodelle fliegen sehen oder kennt ein jeder die Vielfalt der verschiedenen Arten?

Grundsätzlich kann man Flugmodelle in zwei Hauptkategorien teilen: in freifliegende Flugmodelle und in Fesselflugmodelle.

Wenden wir uns in unserer ersten Betrachtung den freifliegenden Modellen zu.
Es ist nicht meine Absicht, hier eine exakte Einteilung vorzunehmen.

Wir wollen es bei einer Übersicht belassen.
Zunächst unterscheiden wir

1. Flugmodelle ohne Antrieb,
2. Flugmodelle mit Antrieb

oder besser gesagt Segelflugmodelle und Kraftflugmodelle.

Segelflugmodelle sind wohl am weitesten verbreitet. Jeder Junge hat wohl schon einmal ein einfaches Segelflugmodell gebaut.

Sie unterscheiden sich durch Größe und Form. Im Wettkampf findet diese Unterteilung in den verschiedenen Klassen ihren Ausdruck. Die bekannteste Klasse ist hier die A-2-Klasse.

Diese Modelle werden mit einer 50-m-Schnur hochgezogen und so gestartet. Start und Flug sind hier großen Segelflugzeugen sehr verwandt.

Sehr verbreitet ist auch heute das Fliegen mit funkferngesteuerten Segelflugmodellen. Auch hier wird der Hochstart angewandt. Natürlich ist auch ein Fliegen am Hang mit ferngesteuerten Flugmodellen sehr interessant und findet immer mehr Verbreitung. In den letzten Jahren setzen sich international auch magnetgesteuerte Flugmodelle durch. Diese werden ausschließlich am Hang gestartet. Es ist damit zu rechnen, daß diese interessante Kategorie auch bei uns mehr und mehr Anklang finden wird. Auch einfache Gleiter aus Balsaholz gebaut werden geflogen. Für diese nur wenige Gramm wiegenden Modelle benötigt man natürlich große Hallen zum Fliegen.

Alle diese verschiedensten Typen werden auch als Nurflügel-Flugmodelle gebaut. Zu erwähnen wären noch Tandem und Entenflugmodelle, die aber heute keine praktische Bedeutung mehr haben.

Betrachten wir nun zunächst die Gruppe der Flugmodelle mit Antrieb.

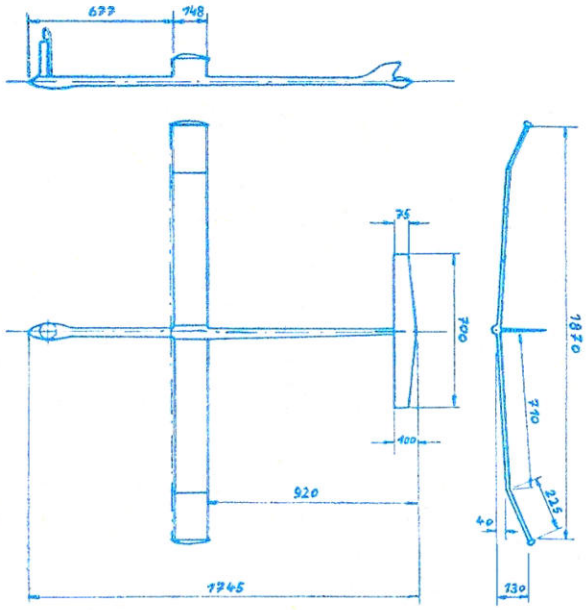
Zunächst wollen wir die Flugmodelle nach der Antriebsart unterscheiden.

1. Flugmodelle mit Gummimotorantrieb,
2. Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren.

Der älteste und man kann sagen „klassische" Antrieb ist der Gummimotor. Gummifäden mit einer hohen Dehnung werden verdreht (aufgezogen). Wird die so gespeicherte Energie frei, treibt sie eine entsprechende Luftschraube an und schafft so den Antrieb des Flugmodells.

Mit Hilfe dieses einfachen Antriebes kann man eine Vielzahl von Modellkonstruktionen bauen. Einfache Sportmodelle, die großen Flugzeugen ähnlich sehen, erfreuen oft den Anfänger. Beim Wettbewerb gilt das „Wakelfield"-Modell als das klassische Flugmodell.

Seit 1929 wird in der Flugmodellsportwelt schon um den Pokal des Lord Wakelfield gekämpft. Immer wieder gibt es hier neue Konstruktionen und einen großen Kreis von Interessenten.



—AUSTRIA—

Hang-Flugmodell

von H. Gremmer

Aber auch die superleichten Saalflugmodelle werden mit einem Gummimotor angetrieben und erreichen in großen Hallen erstaunliche Flugzeiten, wobei 10–20 Minuten keine Seltenheit sind.

Der „moderne" Antrieb ist der Verbrennungsmotor. Die kleinen Wunderwerke der Technik kennt wohl ein jeder. Auf den Unterschied zwischen Selbstzündermotore und Glühkerzenmotore kommen wir später einmal zu sprechen. Beide Motorentypen dienen dem Kraftflugmodell als Antrieb.

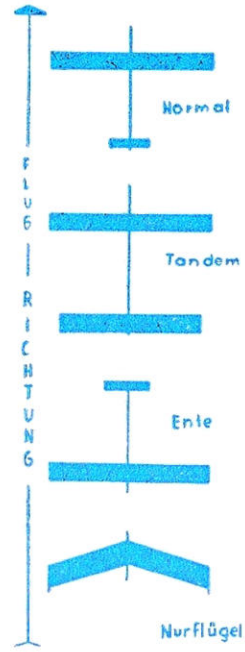
Neben dem Bau von einfachen Sportflugmodellen konzentriert sich beim Wettkampf das Interesse auf die Klasse I. Hier muß das Flugmodell innerhalb einer Motorlaufzeit von 10 Sekunden eine möglichst große Höhe erreichen, um einen langen Gleitflug auszuführen.

Selbstverständlich ist gerade hier das Einfliegen und Starten, eben das ganze Problem des Fliegens, kompliziert und erfordert viel Übung und konzentrierte Arbeit sowie Ausdauer.

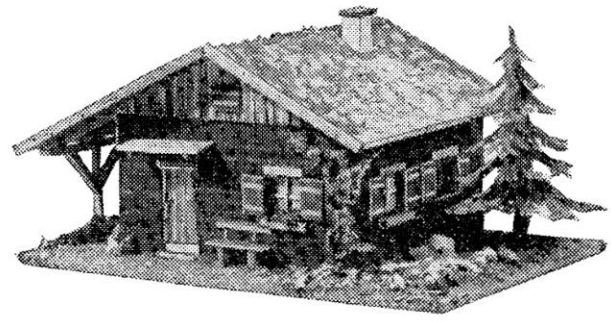
Die Krone des Flugmodells bildet wohl das ferngesteuerte Motorflugmodell. Ein vollständiges Kunstflugprogramm kann hier geflogen werden und jeder, der einmal einen perfekten Kunstflug gesehen hat, ist begeistert.

So bieten gerade Freiflugmodelle in vielfältiger Form eine Möglichkeit zu modellfliegerischer Betätigung.

Im nächsten Thema wenden wir uns den leinengesteuerten Flugmodellen zu.

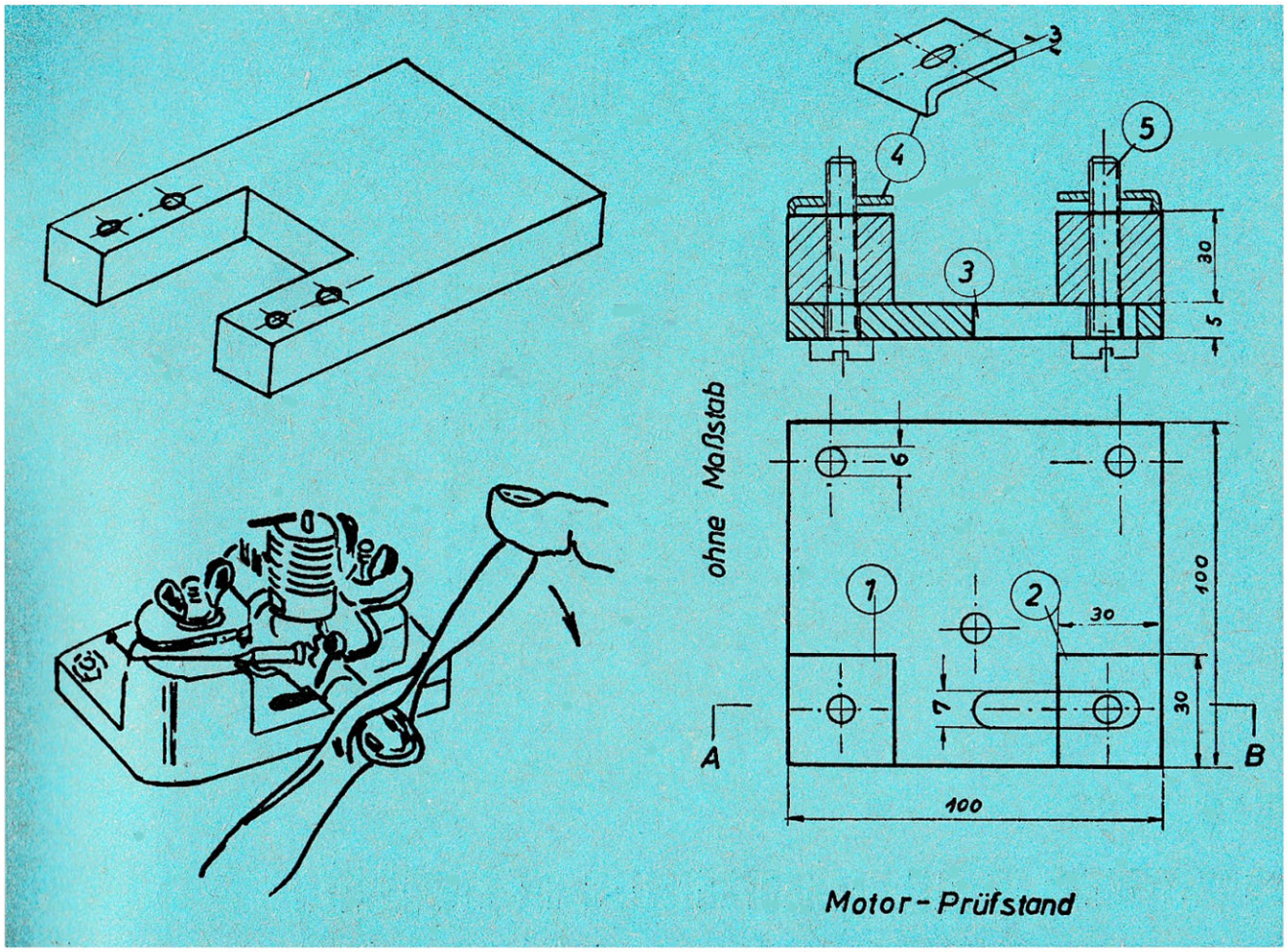


Kurt Seeger



Ein Erzeugnis aus der Werkstatt der Firma Schaller in Perba

Wir bauen einen Motorprüfstand



Jeder, der sich einen kleinen „Selbstzünder" oder „Glühkerzer" zugelegt hat, möchte das Ding auch brummen hören. Aber wie festmachen für den ersten Probelauf? Auf **keinen** Fall im Schraubstock! Fürs erste wird ein kleines Motorbefestigungsbrett genügen (Abbildung 1). Es lohnt sich aber, bald einen kleinen Prüfstand zu bauen. Das hat den Vorteil, den Motor zu jeder Zeit in wenigen Sekunden fest und sicher für einen Probelauf bereit zu haben. Vor allem sollte in jeder Werkstatt einer Arbeitsgemeinschaft so ein Prüfstand vorhanden sein.

Der hier beschriebene Stand gestattet das Einspannen eines jeden Motors.

Eine Bodenplatte (Teil 3) dient zur Aufnahme der beiden Klötze (Teil 1 und 2). Der Klotz (Teil 2) wird verschiebbar angebracht. Mit Hilfe der Klauen (Teil 4) und zwei Flügelmuttern wird der Motor dann befestigt. Die drei Bohrungen in der Bodenplatte dienen zur Befestigung auf der Werkbank. Natürlich kann man auch den Prüfstand mit einer Schraubzwinge festmachen.

Bei entsprechenden Voraussetzungen kann man den Prüfstand noch verbessern. Das soll jedem selbst überlassen bleiben.

Stückliste

Teil	Benennung	Material	Abmessung	Stück
1 und 2	Auflage	Stahl	30×30×30	2
3	Bodenplatte	Stahl	5×100×100	1
4	Klauen	Stahl	3×30×35	2
5	Schraube	Stahl	M 6×60	2
6	Flügelmutter	Stahl	M 6	2

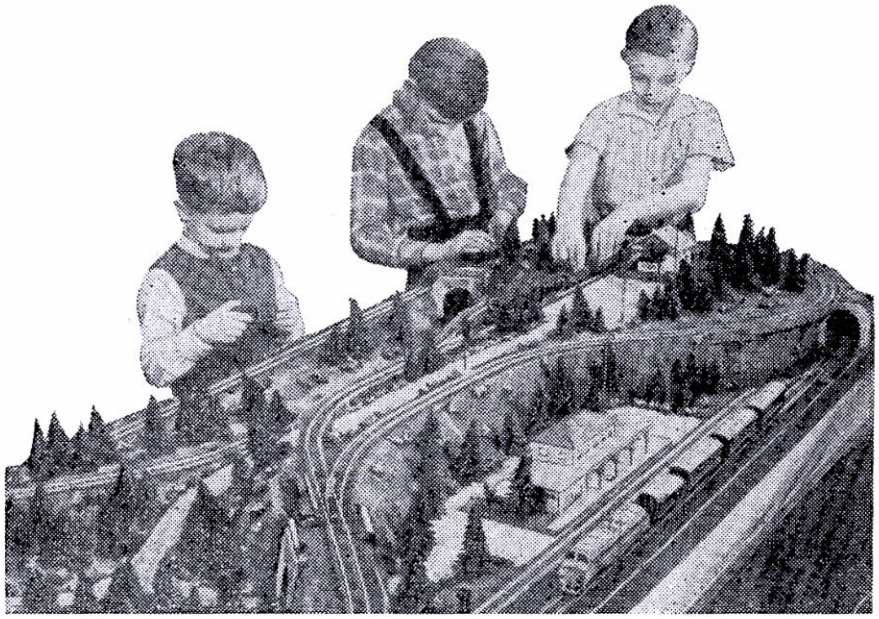
Kurt Seeger

Interesssante Modellbahnlektüre:

Katalog „Modelleisenbahn
und Zubehör", 3,50 MDN
Modelleisenbahn-ABC, 2,30 MDN
Piko-Gleisplanbuch, 3,80 MDN
Erhältlich in jedem Fachgeschäft.

GELÄNDEANLAGEN IN VERSCHIEDENEN ABMESSUNGEN
FÜR BAUGRÖSSEN H0|TT|N

ZU BEZIEHEN
ÜBER DEN
FACHHANDEL



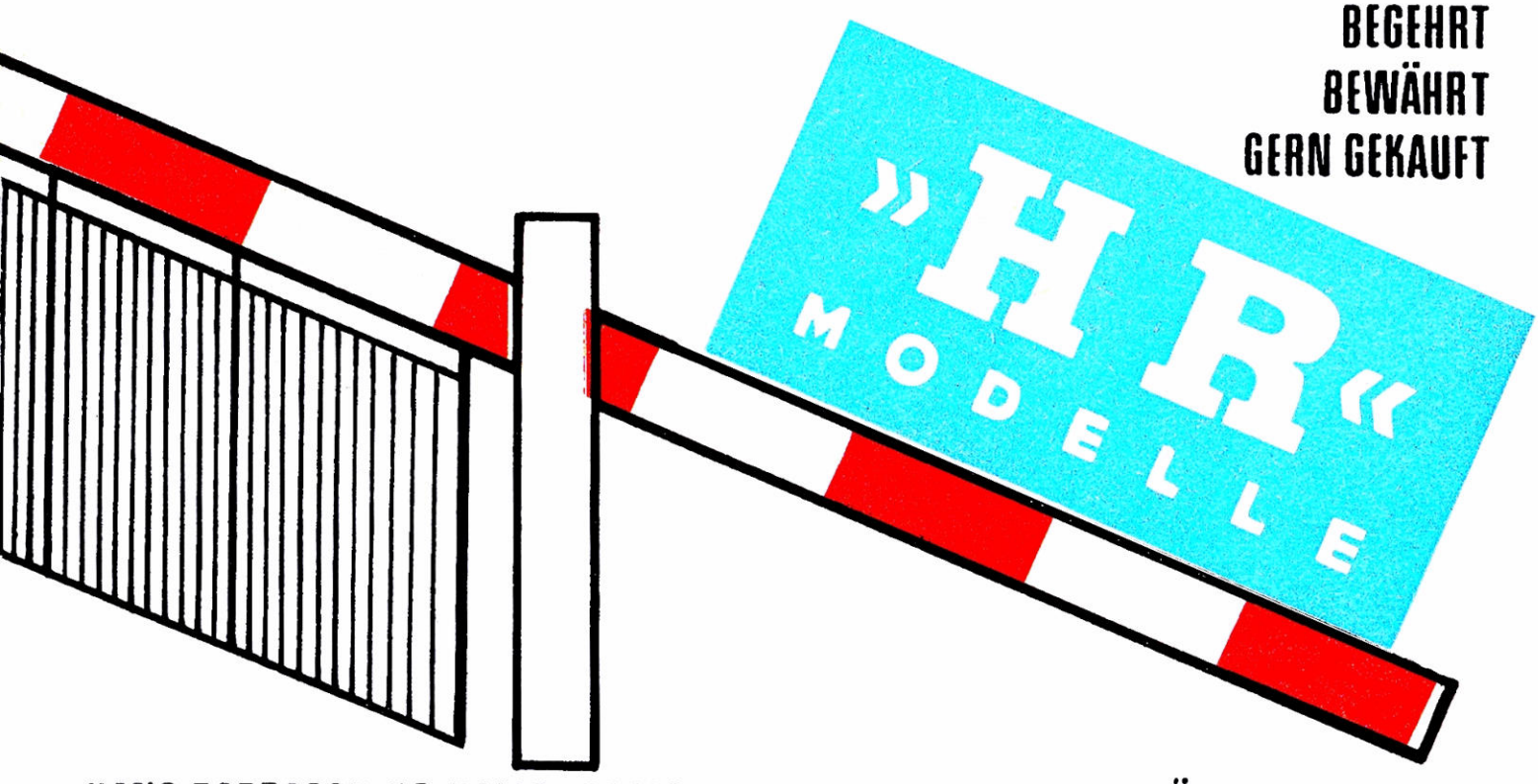
HS

HERBERT STEIN . LEIPZIG

VERLANGEN SIE
AUCH WEITERHIN IN DEN VERKAUFSSTELLEN DIE BEWÄHRTEN

»HR« MODELLE

BELIEBT
BEGEHRT
BEWÄHRT
GERN GEKAUFT



HANS RARRASCH KG, HALLE/SAALE MODELLEISENBAHNZUBEHÖR

1:120

TT ist nicht zu groß,
denn man kann die interessantesten Anlagen schon auf einem normalen Tisch aufbauen. Der Wunsch nach langen Zügen und weiten Strecken wird mit der Zeuke-TT-Bahn erfüllt. Die gleiche hervorragende Vorbildtreue, wie sie bei Bahnen größerer Spurweite vorausgesetzt wird, weist auch die TT-Bahn auf.

TT ist nicht zu klein,
denn im Maßstab 1:120 lassen sich feinste Details noch exakt wiedergeben. Man braucht also in der Nenngröße TT auf Vorbildtreue nicht zu verzichten. Auch die Betriebssicherheit entspricht allen Anforderungen.

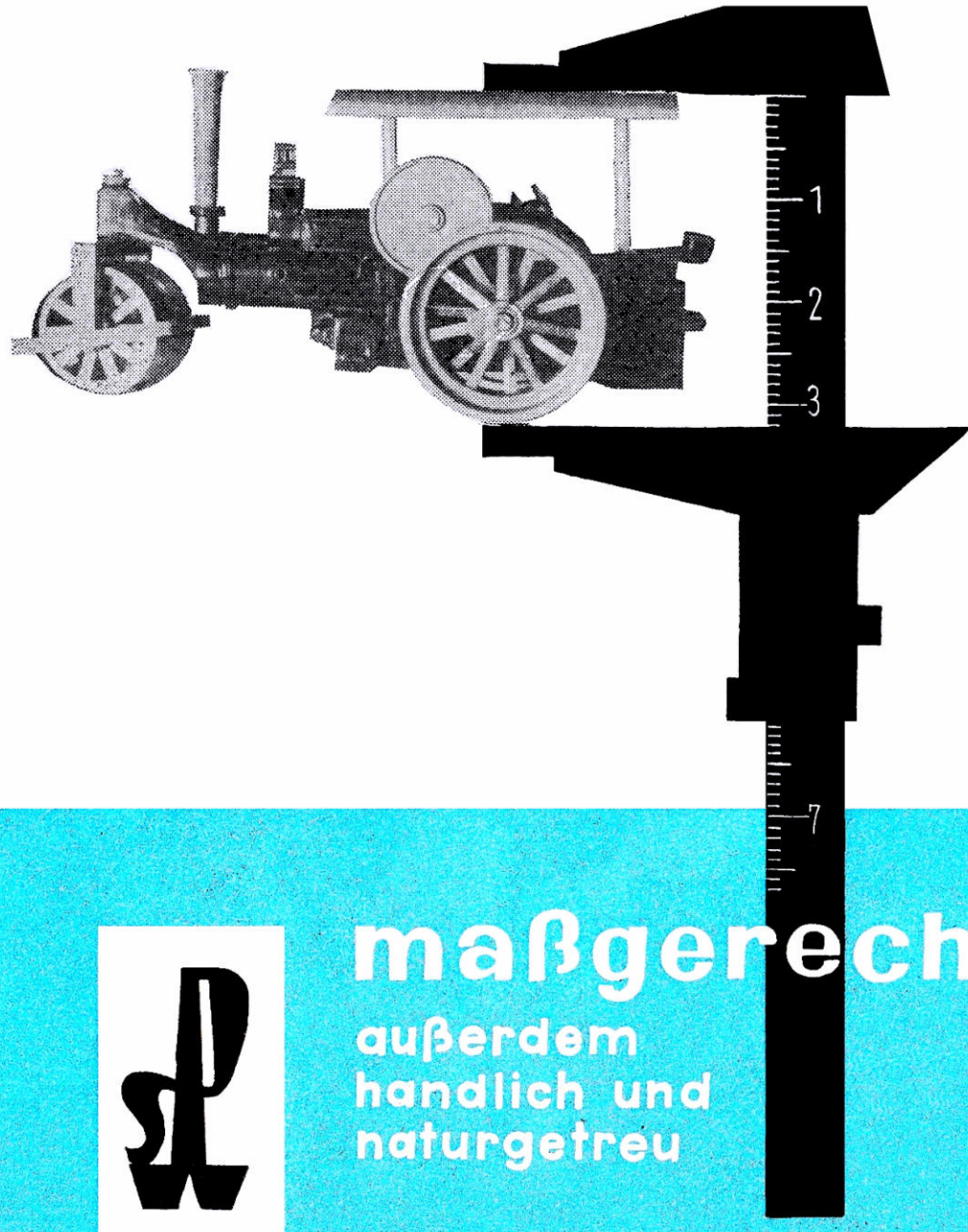
TT ist richtig,
denn TT liegt im idealen Schnittpunkt privater Wünsche und industrieller Möglichkeiten. Hierin liegt der große Erfolg der Zeuke-TT-Bahn. Ein reichhaltiges Sortiment an Fahrzeugen und Zubehör, im Fachhandel erhältlich, gestattet vorbildgerechten Anlagenbau. Der weitblickende Modellbahnfreund entscheidet sich deshalb für TT.

TT Zeuke

Prospekt, Anleitungsheft „Ins richtige Gleis mit der TT-Bahn" und neues Gleisplanheft erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler, in Ausnahmefällen direkt bei

ZEUKE & WEGWERTH KG
ABT. KUNDENDIENST
BERLIN-KÖPENICK
GRÜNAUER STRASSE 29

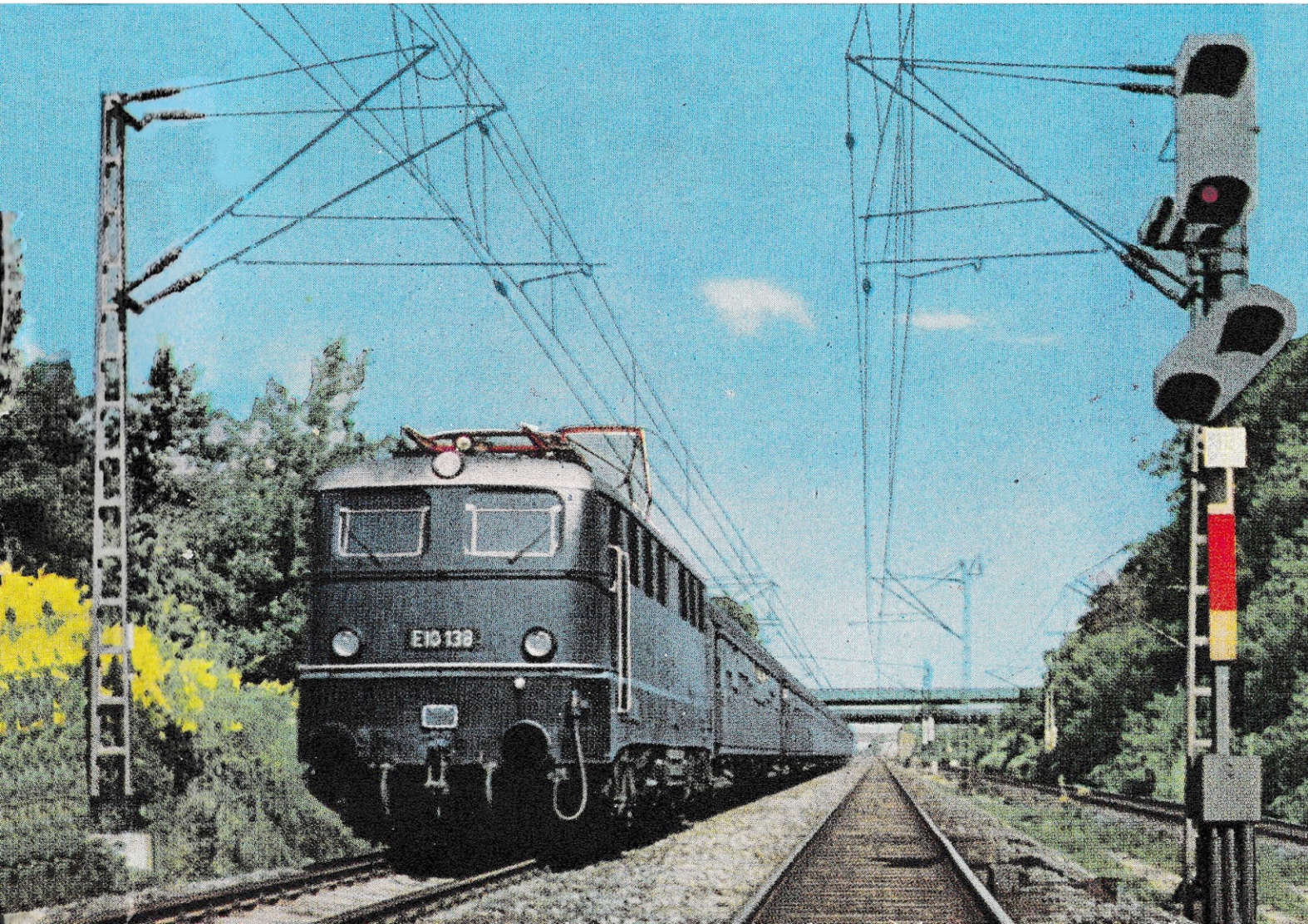
ESPEWE Modelle



maßgerecht

außerdem
handlich und
naturgetreu

VEB SPEZIALPRÄGEWERKE ANNABERG – BUCHHOLZ

EISENBAHN GANZ MODERN

Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h erreicht der abgebildete Zug mit der Lok der BR E 10. Die Achsfolge Bo Bo mit der Gesamtmasse von 84 t und 3700 kW Stundenleistung ergeben insgesamt diese kräftige und schnittige E-Lok